≥9M

Position de la

CONFERENCE DES MAIRES DE LA BANLIEUE DE MONTREAL

sur la Proposition gouvernementale concernant
l'organisation et le financement du transport en commun
dans la région de Montréal:
"Le transport en commun un choix régional"

BIBLIOTHÈQUE
LÉGISLATURE. QUÉBEC

le 8 octobre 1982

Conférence
des maires
de la banlieue
de Montréal

Complexe Desjardins, bureau 1812,
P 126, succ. Place Desjardins,
ontréal, Québec H5B 1B3
léphone (514) 288-1951

Conférence des maires de la banlieue de Montréal

Monsieur le Ministre,

Le 18 juin, en soumettant à l'étude et à la consultation sa proposition concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, le gouvernement reconnaissait la nécessité d'élargir le contrôle des élus locaux sur les services de transport en commun ainsi que l'urgence de corriger un préjudice à l'égard des municipalités du territoire de la Communauté urbaine de Montréal qui défraient, pour une large part, des coûts pour des services dont un grand nombre de bénéficiaires résident hors de la C.U.M.

Il nous est agréable de constater l'intention manifeste du gouvernement de redresser une situation préjudiciable à une grande partie de la population. Nous croyons nécessaire néanmoins de vous faire part de nos commentaires et réflexions relatifs à ce choix régional.

En vous remerciant du temps personnellement consacré à la Conférence des maires de la banlieue de Montréal dans ce dossier, je vous prie de daigner recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes respectueux hommages.

Le Président,

Murielle Séguin

Le 8 octobre

Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
700 est, boul. Saint-Cyrille
Québec
F1A 5A9

INTRODUCTION

Cette prise de position de la Conférence des maires se veut une adoption intégrale du mémoire de l'Union des Municipalités du Québec intitulé: "Commentaires de l'Union des Municipalités du Québec sur le Livre blanc du gouvernement du Québec: "Le transport en commun un choix régional", octobre 1982 et elle s'appuie sur un document technique préparé par la Communauté urbaine de Montréal intitulé: "Proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal", Septembre 1982. (1)

Nos réflexions et commentaires expriment les interventions des différents partenaires au sein de notre organisme et reflètent le résultat des travaux d'un comité de la Conférence mandaté d'étudier les implications de la proposition gouvernementale relative au partage des responsabilités et au partage des coûts y compris une nouvelle structure tarifaire.

Le comité de la Conférence était composé des maires Jean Corbeil d'Anjou et Sam Elkas de Kirkland, membres du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal et Antonio Di Ciocco de Saint-Léonard.

---

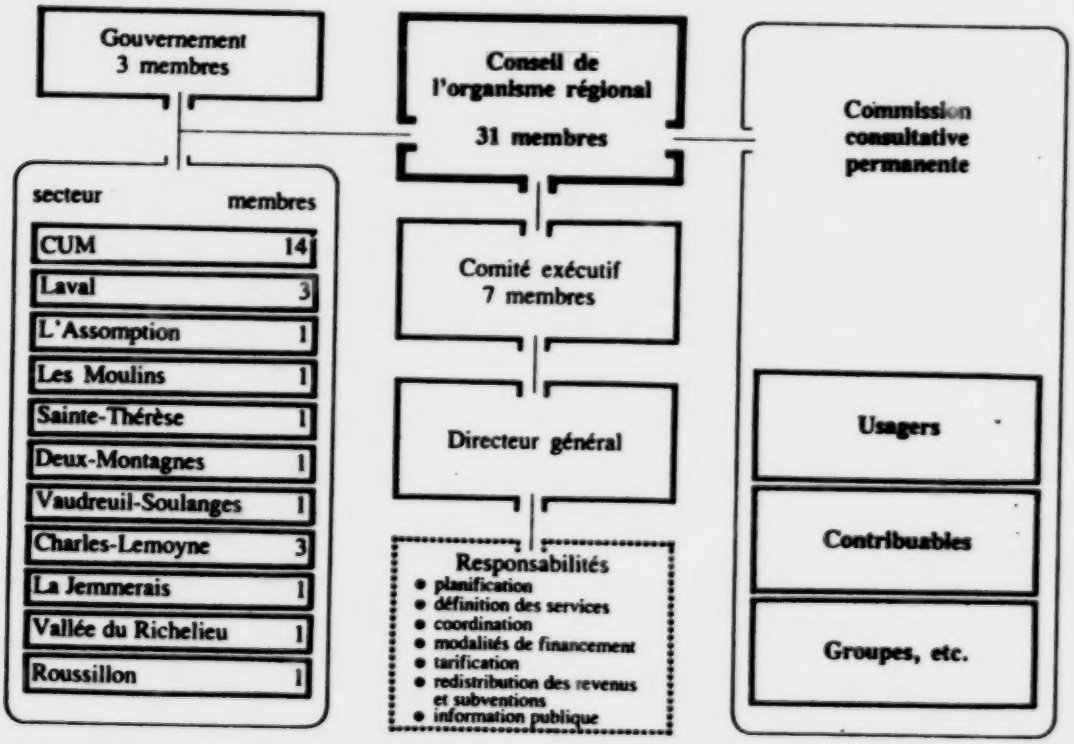
(1) Voir ces deux documents en annexe

REFLEXIONS ET COMMENTAIRES

Organisme régional de transport

La proposition de cadre institutionnel du gouvernement reproduite ci-après devrait s'accompagner d'une condition relative à la représentation de la C.U.M. au sein de cet organisme, à savoir: une représentation paritaire entre les deux parties intervenantes, soit un nombre égal de 7 représentants de la Ville de Montréal et 7 représentants des municipalités de la banlieue

Structure de l'organisme régional



(1) Le transport en commun un choix régional, Résumé Gouvernement du Québec, p. 18

Le transport en commun, mode de déplacement privilégié

L'U.M.Q. termine ses commentaires sur l'Organisme régional de transport en soulignant,

> "Le transport collectif ne doit pas être perçu comme le miracle du transport urbain."

Nous sommes pour notre part surpris de constater que le gouvernement qui perçoit le transport en commun comme mode de déplacement privilégié semble être convaincu qu'une conjoncture économique difficile, des hausses vertigineuses d'essence et la pollution sous diverses formes inciteront la population à privilégier le transport en commun. Cette probabilité est bien aléatoire et une méconnaissance de la perception du citoyen de la C.U.M. quant à sa propre perception de la qualité de vie risquerait de fausser les prévisions quant aux perspectives d'utilisation du transport en commun.

La situation actuelle
La banlieue, important bassin d'emplois

Basant une projection linéaire des emplois générés par les municipalités de banlieue de 1971 jusqu'en 1981 sur l'essor économique et l'évolution de population, une projection récente de la Conférence des maires (1) des chiffres de population jusqu'en 1996 basée sur l'analyse des quinze dernières années démontrait qu'à cette date la population de la banlieue dépasserait celle de Montréal dans une proportion d'environ 6%. La banlieue génératrice d'emplois doit être considérée plus largement par le gouvernement lorsqu'il est fait état que "78% des emplois sont localisés sur l'ile principalement au centre-ville."

---

(1) Mémoire de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal sur le projet de loi 46, 24 février 1982

Coordination entre les diverses entreprises en ce qui concerne la desserte

Nous souscrivons à la pensée du ministère relative à coordination entre les diverses entreprises. Cette dernière n'est néanmoins qu'inédaquate et non absente.

D'autre part l'absence de l'une des plus grandes commission de transport au Canada, la CTCUM, des débats sur ce dossier et la présence du COTREM, organisme qui n'a jamais exploité de réseaux de transport dans ce même débat n'est pas, à priori, le gage d'une perspective meilleure en matière de coordination.

Quant à la concurrence, la CTCUM, la CTRSM et la CTL desservant des territoires distincts de la région montréalaise une explication de l'absence de biens fonctionnels pour leurs usagers ne sauraient s'y baser, non plus que les dédoublements ou la non articulation des services entre eux.

Les municipalités en tant qu'intervenantes

Le rôle des municipalités en tant qu'intervenantes dans l'organisation des transports collectifs étant si restreint par rapport à celui des entreprises publiques et privées de transport, des ministères, du BTM et du COTREM que le gouvernement peut à peine les inclure dans la multitude des intervenants dont la présence complique l'organisation du transport en commun quand il veut départager leurs diverses responsabilités. Le contrôle des élus locaux sur la qualité, la nature et l'abondance des services est à toutes fins limité, en période de conflit comme en temps régulier. Le transport en commun sert d'exemple en matière de services où le payeur n'est pas décideur.

La participation directe des usagers et des citoyens à l'orientation des services du transport collectif

Bien que les municipalités soient les premières à prôner la participation de la population à l'orientation des services auxquels elle a droit cette participation n'aura d'effets positifs qu'en autant que cette intervention ne vienne pas alourdir davantage les modes décisionnels préconisés.

Dans tous les services qui la concernent la population est représentée au niveau décisionnel par ses élus. La consultation du citoyen est saine tant et aussi longtemps qu'elle ne sert pas de paravent à la médiocrité d'une administration.

La réalité des déplacements de l'extérieur vers l'intérieur de la CUM et la contribution financière de Laval

Le service qui bénéficie beaucoup aux citoyens de la région de Montréal prouve particulièrement son injustice en matière de tarification lorsque l'on considère la réalité des déplacements de l'extérieur vers l'intérieur de la CUM et vice-versa des usagers des villes desservies par le réseau de la CTL lesquels ne participent pas au financement du transport en commun. Lorsque l'on tient compte également qu'en terme de potentiel fiscal Laval bénéficie d'un écart de 0,16$ du 100,00$ par rapport aux municipalités de la CUM et qu'elle n'est pas assujettie à la taxe foncière comme le sont les municipalités de la CUM.

Cette injustice s'accentue si l'on considère cet écart en terme d'années de contribution au transport en commun.

Les automobilistes et les entreprises, bénéficiaires non-usagers

Pour justifier la taxation des automobilistes et des entreprises considérés par le gouvernement dans son document comme bénéficiaires non-usagers de meilleures objections que celles du congestionnement aux heures de pointe et de l'impact d'un arrêt des services de transport en commun devront venir appuyer cette proposition gouvernementale.

La structure interzonale

La structure interzonale, dans sa forme actuelle, pénalise les résidents de banlieue, qui n'y sont pas considérés comme citoyens à part entière. Et, comme principaux utilisateurs du train, cette pénalisation est d'autant plus injuste qu'il en coûte beaucoup plus cher pour opérer les réseaux d'autobus et de métro que pour opérer le train.

Le territoire de la CUM devrait former une seule et unique zone tarifaire. Cette solution aurait en outre pour résultat de favoriser le développement économique de toutes les parties du territoire.

CONCLUSION

. Les enjeux d'une telle proposition pouvant être lourds de conséquences en matière de partage des coûts comme de partage des responsabilités;

. Les usagers du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal résidant en banlieue étant pénalisés par rapport à ceux de Montréal et à ceux qui résident hors-CUM, des taux différents étant proposés pour un déplacement d'un point à un autre à l'intérieur de la CUM selon le lieu de résidence, il en coûterait moins cher à un citoyen montréalais qu'à un citoyen de banlieue pour un même déplacement;

. L'UMQ ayant recommandé un moratoire relativement aux responsabilités et compétences attribuées aux MRC;

. Les mécanismes d'implantation du système interzonal étant inconnus à date;

. La proposition gouvernementale ne respectant pas les principes de la fiscalité municipale;

En conséquence, la Conférence des maires de la banlieue de Montréal demande au gouvernement de respecter un moratoire d'au moins deux ans avant de poursuivre ce dossier aux fins de permettre aux parties impliquées de faire effectuer toutes les études requises.

ANNEXES

Union
des municipalités
du Québec

315, boul. Dorchester est
bureau 301
Montréal, Québec
H2X 3P3
Tél.: (514) 288-1693

COMMENTAIRES DE L'UNION DES MUNICIPALITES DU QUEBEC SUR LE LIVRE BLANC DU GOUVERNEMENT DU QUEBEC: "LE TRANSPORT EN COMMUN - UN CHOIX REGIONAL"

OCTOBRE 1982

INTRODUCTION

En juin dernier, le ministre des Transports du Québec, monsieur Michel Clair, présentait le Livre blanc sur le transport en commun dans la région de Montréal. Cette proposition définit la nouvelle politique gouvernementale en matière de financement du transport en commun.

Au plan des modifications proposées, on retrouve deux niveaux d'interventions à savoir celles portant sur le cadre institutionnel et celles ayant trait au cadre financier. Institutionnellement, la proposition vise à partager les responsabilités en matière de transport en commun en deux paliers c'est-à-dire local et régional, via la création d'un Organisme Régional de Transport (ORT). Au niveau financier, le partage des coûts est modifié et met en présence quatre catégories de bénéficiaires: les usagers, les municipalités, le gouvernement et les bénéficiaires non-usagers.

La présente étude vise à souligner certains aspects critiques de cette proposition gouvernementale. Nos propos porteront notamment sur un rappel des principes de la fiscalité municipale, sur le cadre institutionnel projeté de même que sur le cadre financier prévu.

1.0 RAPPEL DES PRINCIPES DE LA FISCALITE MUNICIPALE

Lors de la réforme sur la fiscalité municipale en décembre 1979, le Comité conjoint soulignait que la gestion des transports devait demeurer une responsabilité locale (1). En corrollaire, cette responsabilité trouve sa compréhension dans la définition même de l'autonomie locale à savoir:

> "L'autonomie locale demeure la base de la revalorisation du pouvoir municipal. Elle signifie que les municipalités doivent avoir les pouvoirs de décision et de taxation nécessaires à l'accomplissement de leur vocation, orientée vers la satisfaction des besoins légitimes de leurs contribuables. Une véritable autonomie implique que les collectivités locales doivent déterminer elles-mêmes, avec la participation démocratique et responsable des citoyens et des élus, la nature, la quantité, et la qualité des services qu'elles veulent s'offrir." (2)

Le même rapport précisait que, pour la tarification des usagers,

> "Toute mesure visant à accorder des tarifs réduits aux usagers du transport en commun ne peut se justifier qu'au titre d'une mesure sociale, c'est-à-dire, d'assistance à certaines personnes plus démunies. Or, selon les principes retenus dans la réforme, toute politique de redistribution de richesse devrait être à la charge du gouvernement." (3)

Récemment, lors des derniers travaux du Comité conjoint sur la fiscalité, les membres précisaient, sous forme de recommandation au gouvernement du Québec, que:

---

(1) Rapport du Comité conjoint Québec-Municipalités sur la structure de financement des communautés urbaines et l'aide au transport en commun, octobre 1979, page 33.

(2) Ibid. p. 17.

(3) Ibid. p. 35.

> "Le Comité Québec-Municipalités sur la fiscalité recommande au gouvernement du Québec de maintenir le statu quo quant à l'actuelle formule de financement du transport en commun, jusqu'à ce que le comité ait terminé son mandat d'évaluer l'impact de cette formule dans le cadre général de la réforme de la fiscalité municipale et ait fait rapport au gouvernement." (4)

Conséquemment à ces positions des élus municipaux, on remarque une constante à savoir: en tant que compétence locale, l'orientation de toute politique en matière de transport en commun doit respecter l'autonomie locale.

Par ailleurs, nous ne pouvons que déplorer l'absence du ministère des Transports aux derniers travaux du Comité conjoint sur la fiscalité. Alors que les municipalités finalisaient le bilan sur la réforme de la fiscalité municipale, le ministère des Transports élaborait de son côté une nouvelle politique sur le transport en commun. Or, la politique d'aide au transport en commun du gouvernement constituait un des principaux volets de ladite réforme. Ainsi, graduellement, on assiste à une nouvelle réforme de la fiscalité municipale sans la participation des élus locaux.

---

(4) Recommandation des membres du Comité Québec-Municipalités sur la fiscalité transmise au gouvernement du Québec le 12 février 1982.

2.0 PROPOSITIONS EN MATIERE INSTITUTIONNELLE

Au plan institutionnel, trois (3) aspects de la réforme proposée attirent notre attention et nécessitent un examen attentif à savoir: la création d'un organisme régional de transport, le contrôle accru des élus locaux sur leur commission de transport et la création de conseils locaux de transport au sein des municipalités régionales de comté.

2.1 Organisme régional de transport

La création d'un organisme régional de transport soulève à notre avis certaines inquiétudes quant à son fonctionnement, son financement et ses responsabilités. En effet, au niveau du fonctionnement, la régionalisation décisionelle proposée ne semble pas correspondre au respect de l'autonomie locale en matière de service de transport en commun. Cette remarque est d'autant plus fondée que l'on peut s'interroger sur la pertinence de représentants gouvernementaux au niveau de l'exécutif de cet organisme. De plus, certaines lourdeurs administratives sont à craindre d'un tel organisme.

Au plan du financement de cet organisme, on remarque qu'on ne fait que substituer un nouvel organisme subventionnel au ministère des Transports. Or, à l'exemple de la politique d'aide du gouvernement, rien n'assure que le rendement financier des sources de financement et conséquemment des subventions correspondra à plus long terme aux dépenses prévues qu'aura à assurer l'ORT. Nous reviendrons plus loin sur l'analyse des sources même de financement.

Finalement, les responsabilités attribuées à l'ORT dans le Livre blanc nous apparaissent peu soucieuses du respect de l'autonomie municipale. En effet, les responsabilités de l'ORT traduisent une orientation et une volonté de régionalisation de services de transport en commun qui sont de compétence locale. Or, une telle régionalisation n'est pas une indication d'un sain arbitrage entre les besoins et les ressources municipales. De plus, on peut craindre une tendance à la mise en place de services de transport sophistiqués, voire "chromés", alors que la demande n'est pas encore présente. A cet effet, l'étude sur le prix du transport au Québec souligne les faux espoirs de l'expérience BART à San Francisco et conclut que:

> "BART s'est avéré un facteur déterminant de l'accélération des constructions commerciales au centre-ville de San Francisco. Contrairement aux prévisions il n'a pas suscité le développement de sous-centres commerciaux importants aux environs des stations du système et en cela il a amplifié la concentration commerciale plutôt que favorisé la diffusion. Par suite de l'installation de ce système les gens se déplacent davantage à la fois par transport public et privé, surtout de la banlieue au centre-ville, même si l'achalandage effectif en 1976 ne dépasse guère 50 pour cent de l'achalandage prévu. La moitié des usagers de BART empruntaient auparavant l'autobus, à un coût bien inférieur. En rendant le déplacement par auto plus facile, il a provoqué une augmentation du nombre de déplacements par auto, à telle enseigne que la densité du trafic et l'intensité de la congestion sont remontées après quelque temps à leur niveau antérieur à BART." (5)

Somme toute, l'évaluation que nous pouvons faire de cet organisme nous laisse perplexe quant à la facture éventuelle. Le transport collectif ne doit pas être perçu comme la solution miracle du transport urbain. Or, les visées face à l'ORT en cette matière ne semblent pas correspondre à cette analyse de la problématique du transport urbain.

---

(5) J.L. Migué et al., Le prix du transport au Québec, Editeur officiel du Québec, Québec, 1978, p. 169.

2.2 Contrôle des élus locaux sur leur commission de transport

Dorénavant, les élus municipaux retrouveraient l'autonomie de gestion face à leur commission de transport selon la proposition gouvernementale. Une telle mesure vient évidemment corriger une lacune au niveau de la responsabilité des élus locaux. Au plan de l'autonomie locale, cette correction s'impose dès lors que les décisions budgétaires et tarifaires échappaient aux élus municipaux.

Toutefois, au même moment où on reconnait la nécessité d'accroître les pouvoirs des élus locaux sur leur commission de transport, le Livre blanc propose de transférer une partie de ces pouvoirs au niveau régional: ainsi, les décisions en matière de tarification seraient désormais confiées à l'ORT. Or, une telle situation fait en sorte de déléguer les décisions budgétaires à une instance régionale. En somme, on effrite le contrôle local sur les revenus au profit de l'organisme régional.

Par conséquent, la gestion des transports étant une responsabilité locale, le principe de l'autonomie locale doit prévaloir et faire en sorte que les élus municipaux aient les pouvoirs d'exercer cette compétence. A cet effet, le rapport du Comité conjoint soulignait en octobre 1979 que,

> "Le comité se réjouit de l'affirmation du gouvernement à l'effet que "la politique d'aide ne doit pas être un frein à l'amélioration de l'efficacité mais plutôt respecter le principe de la responsabilité locale dans la gestion des transports."(6)

2.3 Conseils locaux de transport

Le Livre blanc fait en sorte de doter les municipalités régionales de comté d'une nouvelle responsabilité en matière de transport. Or, nous nous interrogeons sur

---

(6) Rapport du Comité conjoint, op. cit., p. 33.

la pertinence de cette nouvelle structure à saveur régionale; en effet, avant l'avènement des mrc, l'existence du transport en commun était assurée par des ententes individuelles entre les municipalités et ces commissions de transport. Par conséquent, nous questionnons l'avantage de cette nouvelle structure d'autant plus que la clientèle provenant des mrc ne constitue qu'environ 5% de l'achalandage total du transport en commun dans la région de Montréal.

Par ailleurs, cette nouvelle compétence des mrc modifie de facto la Loi sur l'aménagement du territoire qui ne contient aucun article relatif à la gestion du transport. De plus, le ministre délégué à l'Aménagement et au Développement régional, monsieur François Gendron, soulignait récemment que,

> "par exemple, le ministère des Transports suggère dans des documents soumis à la consultation d'inclure les préfets des mrc dans divers organismes qui seront responsables de la gestion du transport en commun et du transport scolaire...
>
> Il s'agit là de projets soumis à la consultation et non pas de décisions gouvernementales définitives.
>
> Les intéressés peuvent donc examiner la chose, faire valoir leur point de vue et même proposer des aménagements différents."(7)

Finalement, lors de son récent colloque, l'Union des municipalités du Québec recommandait un moratoire relativement aux responsabilités et compétences attribuées aux mrc. Conséquemment, le Livre blanc sur le transport en commun entre en contradiction avec la volonté municipale d'effectuer un temps d'arrêt quant aux compétences des mrc tant sous la forme décentralisée que régionalisée.

---

(7) François Gendron, "La décentralisation - au delà de la méfiance, la concertation...", Le Devoir, septembre 1982.

3.0 PROPOSITIONS RELATIVES AU FINANCEMENT

En matière de financement, la proposition gouvernementale introduit diverses mesures auxquelles nous attachons un intérêt majeur compte tenu de leur impact potentiel sur les finances municipales. Pour ce faire, nous abordons la contribution du gouvernement, celles des municipalités et les sources de financement de l'ORT.

3.1 Contribution gouvernementale

Force nous est de reconnaître que le Livre blanc vient modifier les bases de la réforme sur la fiscalité municipale. En effet, une des mesures proposées vise à plafonner les subventions gouvernementales à la contribution municipale et régionale. La justification de ce plafonnement repose sur la hausse rapide des subventions gouvernementales au transport collectif.

Nous reconnaissons cette hausse financière mais nous aimerions replacer les faits en réaffirmant que ces subventions n'ont pas entrainé une réduction similaire de la participation des municipalités au financement du transport en commun. Ainsi, la participation gouvernementale au manque-à-gagner de la carte mensuelle a considérablement accru sa participation; pour la C.T.C.U.M. le coût estimé de cette mesure était de $6.6 millions en 1979 alors qu'elle fut en réalité de $13.9 millions en 1980 et $25.6 millions en 1981. Par conséquent, on ne doit pas comptabiliser le coût de cette mesure sociale comme un gain financier pour les municipalités.

En fait, les propositions relatives aux dépenses d'exploitation et d'immobilisations font en sorte qu'on modifie le consensus établi lors de la réforme sur la fiscalité municipale. Moins de deux ans après cette réforme, le gouvernement

se propose d'intervenir dans les finances municipales alors que son intention en 1979 était d'affermir l'autonomie locale.

3.2 Participation des municipalités

Au niveau de la participation des municipalité au financement du transport en commun, nos propos se limiteront à l'incidence budgétaire éventuelle de la proposition gouvernementale. Pour l'année 1982, les projections indiquent que l'effort fiscal des municipalités touchées auraient diminué de $6.5 millions environ comparativement au mode actuel. Ce gain nous apparait mince lorsqu'on regarde l'incertitude entourant les prévisions de revenus et de dépenses.

Ainsi, l'opérationalisation du Livre blanc suscite certaines inquiétudes tant en matière de tarification qu'en matière d'infrastructures régionales dans le transport en commun. D'autre part, l'intégration tarifaire impliquera que les sources de revenus devront faire l'objet d'un consensus régional d'où certaines tensions prévisibles quant aux priorités de chacun des intervenants. De plus, la tarification à l'usager implique également que ce dernier assume davantage les coûts reliés à l'utilisation du transport en commun. En outre, le plan d'intégration tarifaire demeure un objectif à atteindre; toutefois, l'autonomie locale suppose que les municipalités doivent demeurer libres d'établir la tarification appropriée en matière de transport en commun.

D'autre part, le nouveau partage financier des immobilisations ne devra pas conduire à une accélération incontrôlée en cette matière; à cet effet, l'étude sur le prix du transport au Québec soulignait que,

> "...l'investissement massif dans un système ou un circuit de transport rapide, tel le métro ou le rail, contribue, vraisemblablement plus à amplifier la congestion et la pollution qu'à les réduire." (8)

En somme, les données contenues dans le Livre blanc sont basées sur des projections et par conséquent, demeurent des projections. L'expérience municipale nous porte à nous interroger sur l'incidence fiscale ultérieure de ces estimations.

3.3 Financement de l'Organisme régional de transport

Les sources régionales de financement de l'ORT constitueront une formule supplémentaire de subvention. Indépendamment de la nature même des sources de financement, on constate que le palier régional aura en quelque sorte un pouvoir indirect de taxation. Or, les municipalités ne peuvent pas assujettir leurs responsabilités financières à un organisme régional dont elles ne contrôlent pas les causes de financement.

De plus, la taxe sur les aires de stationnement dans le centre-ville de Montréal, prévu comme source de financement de l'ORT, implique l'occupation par ce dernier d'un champ fiscal municipal; en vertu de l'autonomie locale, il ne peut être question qu'un niveau régional ou autre intervienne dans un champ fiscal municipal.

A ce sujet, le rapport du Comité conjoint traitait des implications fiscales de l'autonomie locale, et précisait que,

> "Elles (municipalités) doivent disposer de sources de taxation capable d'assurer des revenus suffisants à une véritable autonomie et d'éviter les inconvénients

---

(8) Ibid. p. 169

découlant de l'occupation conjointe d'un même champ de taxation par plusieurs paliers de gouvernement. (9)

En outre, le Livre blanc fait état de nouvelles possibilités ou sources de financement. Nous croyons qu'il y aurait lieu d'examiner et d'évaluer l'impact économique de chacune d'elles avant leur application.

(9) Rapport du Comité conjoint Québec-municipalités, décembre 1978, p. 18.

4.0 L'UMQ ET LE LIVRE BLANC

Le Livre blanc est à la fois ambitieux et idéaliste: ambitieux en ce qu'il introduit une réforme en profondeur du transport urbain dans la région de Montréal et, idéaliste dans la mesure où il fonde la réussite de la proposition à partir du pari que les automobilistes s'orienteront dorénavant vers le transport collectif. Or, tant l'analyse théorique que l'expérience passée tendent à désavouer pareil espoir dans le transport collectif.

Par ailleurs, le Livre blanc ne répond pas aux revendications des municipalités sur la politique actuelle de subvention du gouvernement du Québec; ainsi, le financement via le service de dette de l'achat d'autobus et d'abribus et le mode de paiement de subventions sont autant d'exemples auxquels le Livre blanc n'apporte pas de réponse.

En fait, le Livre blanc répond plus aux exigences financières du gouvernement du Québec qu'à celles des municipalités. De plus, celles-ci auront à supporter la facture d'une telle réforme dans l'éventualité où les projections ne se concrétiseront pas.

L'UMQ recommande donc au gouvernement de s'orienter plutôt vers la bonification de la politique actuelle d'aide au transport en commun.

Quant aux mesures structurelles proposées à savoir la création d'un organisme régional de transport et de conseils locaux de transport, cette vision structurée n'est pas compatible avec le principe de l'autonomie locale.

Par conséquent, l'UMQ recommande un moratoire quant à la mise en place de nouvelles structures décisionnelles en matière de transport en commun.

Finalement, lors de la réforme sur la fiscalité municipale, le financement du transport en commun constituait un des principaux volets de ladite réforme. Donc, il n'y a pas lieu de soustraire désormais la problématique du financement du transport en commun de celle de la fiscalité municipale en général.

/mml
82.10.01

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

Septembre 1982

NOTE

Un comité technique, sous la direction du Bureau du Président du Comité exécutif, composé de représentants des services du Bureau de transport métropolitain, de la Planification du territoire, de la Trésorerie, du Personnel et de l'Etude légale de la Communauté ainsi que de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal a analysé la "Proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal" en date du 11 juin 1982.

Ce Comité a produit les documents ci-joints afin d'apporter un meilleur éclairage sur cette "Proposition gouvernementale" pour le bénéfice de la Communauté, de son personnel et de toutes les personnes intéressées par cette question. Les documents sont soumis dans leur forme d'origine.

TABLE DES MATIERES

	DOCUMENT TECHNIQUE #
IMPACT DE LA PROPOSITION CONCERNANT LE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ILE DE MONTREAL	1
IMPACT DU CADRE INSTITUTIONNEL SUR LA STRUCTURE DES RESEAUX ET L'OFFRE DE SERVICE	2
STATISTIQUES SUR LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES	3
LES INTERVENANTS	4
LES INFRASTRUCTURES	5
QUESTIONS SUR LE FINANCEMENT ET LE TRANSFERT DE BTM	6
QUESTIONS RELIEES A LA CONSTRUCTION ET AU FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT A CARACTERE REGIONAL ET AU TRANSFERT DU BTM	7
EXAMEN DU CADRE FINANCIER PROPOSE, EN AUTANT QUE LA CUM ET LA CTCUM SONT CONCERNEES	8
REPARTITION DES DEPENSES ET DES REVENUS DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL DEPUIS 1970. (GRAPHIQUES)	9
TRANSPORT EN COMMUN, FINANCEMENT DES OPERATIONS	10
TARIFICATION ET COUTS D'EXPLOITATION	11
DEFICIT METRO ET AUTOBUS (UNE APPROCHE)	12
COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE REFORME DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL, ASPECT: TRANSPORT EN COMMUN	13
ECHELLE DE TARIFS DANS PLUSIEURS VILLES AU 1er FEVRIER 1982	14
ORGANISATION DES SERVICES	15
COMMENTAIRES SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL	16
VOLUME DE TRAFIC QUOTIDIEN TRAVERSANT LES PONTS ENTOURANT L'ILE DE MONTREAL.	17

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

IMPACT DE LA PROPOSITION CONCERNANT LE TRANSPORT EN COMMUN SUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ILE DE MONTREAL

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #1

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
POPULATION, EMPLOI ET DEPLACEMENTS	2
OBJECTIF DE LA PROPOSITION	4
LES DEFICIENCES DE LA PROPOSITION	6
. La région	6
. La facette tarifaire	8
. Le développement urbain	11
. L'aspect structurel	12
LES PROPOSITIONS	14
RECOMMANDATION	15
CONCLUSION	16

INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec vient de dévoiler une proposition concernant le transport en commun dans la région de Montréal. Cette proposition qui affirme la volonté des autorités publiques de privilégier ce mode de transport dans un cadre régional contrôlé par un nouvel organisme (organisme régional de transport), est soumise à une consultation publique.

Le présent document analyse la proposition tarifaire en fonction de l'évolution démographique, des objectifs établis et de son impact sur l'aménagement du territoire de la Communauté, afin de détecter et de remédier aux lacunes, s'il y a lieu.

POPULATION, EMPLOI ET DEPLACEMENTS

L'analyse de l'évolution démographique démontre clairement que l'accroissement de la population pendant les vingt dernières années, a eu lieu en dehors du territoire de la Communauté, car si la population de la Communauté est demeurée stable entre 1961 et 1981, celle de la couronne suburbaine a enregistré une progression vertigineuse de 128% durant la même période. Ce phénomène a évidemment entraîné la construction de nouveaux logements et par voie de conséquence, l'augmentation considérable de la superficie du territoire urbanisé à densité très faible. Cette évolution s'est concrétisée au détriment de l'île de Montréal et surtout de la zone centrale qui a enregistré une décroissance de 23,3% en passant de 1 309 507 en 1961 à 1 003 712 en 1981 (Montréal perdait 208 772 personnes soit 17,5%)

Parallèlement à cela, les emplois continuaient à se concentrer dans la zone centrale de l'île et cela malgré l'existence de pôles d'activités en dehors de l'île. Le secteur tertiaire devenant de plus en plus fort et concentré, fournissait la majorité des emplois de la région.

Cette différenciation entre les lieux de résidence et ceux du travail engendrait des déplacements quotidients de plus en plus nombreux. La majorité de ces derniers ont pour destination la zone centrale, considérée comme étant le bassin d'emploi de toute la région. Cette fragmentation des fonctions qui est la source de l'éparpillement urbain est créée par l'automobile.

L'implication accrue des autorités publiques dans le secteur du transport en commun et l'élargissement de ce dernier à un cadre régional s'inscrit dans toute cette problématique.

OBJECTIF DE LA PROPOSITION

D'ordre général: faire du transport en commun, une alternative réelle à l'automobile comme mode de déplacement dans les grands centres urbains. Bien que cet objectif global laisse entendre une amélioration de la qualité de la vie et une diminution de la consommation énergétique, il renferme une volonté gouvernementale ferme d'accroître son pouvoir dans le domaine et d'alléger sa contribution financière tout en cherchant de nouveaux contribuables.

En terme d'aménagement du territoire: inciter les gens à s'installer à l'intérieur des limites actuelles du territoire urbanisé afin de freiner l'étalement urbain.

Cette préoccupation énoncée dans le document de l'organisme régional de transport (ORT) est conforme à l'option préférable d'aménagement de la région montréalaise qui vise le développement accéléré et prioritaire de l'île de Montréal en:

- utilisant les terrains laissés vacants
- freinant l'expansion urbaine en dehors du territoire urbanisé
- revitalisant les quartiers les plus anciens de l'île de façon à tirer un meilleur parti des équipements existants dans les milieux déjà urbanisés et limiter du même coup, les investissements publics qu'entraînerait l'étalement urbain.

Il concorde aussi avec celui de la Communauté exprimé dans le concept préliminaire du schéma d'aménagement déposé au mois de mars 1982 qui vise le développement de l'île tout en améliorant la qualité de la vie.

LES DEFICIENCES DE LA PROPOSITION

Face à cela, nous sommes en droit de nous demander si la proposition répond à l'objectif fixé et à la préoccupation avouée en matière d'aménagement. En effet, l'intégration tarifaire se présente comme une alternative à l'automobile et comme un moyen de freiner l'expansion urbaine. Cependant, la proposition émise est élaborée en fonction de deux principes contradictoires à savoir la distance et la priorité du développement, car si le premier tient compte d'une équité sociale, le second vise une rationalisation des structures existantes. Cette anomalie ou plutôt ce conflit se traduit par une incohérence tangible voire même flagrante à plusieurs niveaux.

LA REGION

L'aire d'intervention affectée par la proposition se compose de municipalités se situant approximativement à 40 km autour de Montréal. Ces municipalités sont intégrées pour leurs soi-disants liens qui forment une entité socio-économique. De plus, la proposition raccorde à cette entité les municipalités éloignées qui sont desservies par

l'une des commissions de transport. Ce n'est pas l'entité économique telle qu'énoncée. C'est la région métropolitaine de recensement qui répond au désir de l'élargissement du territoire en vue de répartir les coûts parmi un plus grand nombre de municipalités. Il est anormal que la proposition ne tienne pas compte des activités économiques, de la provenance et de la destination de la majorité des déplacements. Ce nouveau découpage ne constitue pas l'entité économique.

En abritant 80% des emplois tertiaires de toute la région, plus de la moitié des emplois manufacturiers et en recevant 70% de la main-d'oeuvre totale de la région, le territoire de la Communauté constitue sans équivoque cette entité. Certains territoires (Laval et une partie de la Rive Sud), à cause de l'existence de noyaux d'activités économiques et leur lien avec le centre-ville peuvent être intégrés à cette entité. Cependant, ce qui est étonnant, c'est que plusieurs municipalités qui ne présentent aucun lien avec l'île sont incluses dans la proposition alors que Mirabel en est exclue. Pourtant, avec la décision du gouvenement fédéral de faire de Mirabel un aéroport international de fret comme une plaque tournante en Amérique du nord, le rapport devient de plus en plus évident. Le

lien ferroviaire (REMM) prévu entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal siffit pour démontrer la relation économique présente et son intensification future entre ces deux lieux.

En plus de cela, il est étonnant que l'aire de la proposition ne respecte pas les limites des municipalités régionales de comté (MRC) pour lesquelles le gouvernement par le biais du Ministère des Affaires municipales a consacré des années d'effort soutenu couronnées par une loi créant ces nouveaux organismes. Ainsi, à titre d'exemple, dans la MRC Roussillon toutes les municipalités sont incluses sauf celle de St-Isidore de Laprairie. Un autre cas flagrant est celui de la MRC l'Assomption où rien que le tiers des municipalités est intégré au territoire de la proposition, alors que le reste en est exclu (voir figure 12: territoire de l'organisme régional de transport page 46 du document). Il est donc facile d'imaginer la cohue qui viendrait s'ajouter aux difficultés de ces nouveaux organismes.

En somme, ce que nous déplorons c'est la création d'un nouveau découpage qui ignore tous les autres. Sans logique claire, à part celle du partage financier, il ne fait qu'accentuer la confusion.

LA FACETTE TARIFIARE

La proposition permet une réduction appréciable à toutes les zones desservies en dehors du territoire de la Communauté. Au total le nombre d'usagers en provenance de la Rive-Sud et de Laval bénéficiant d'une baisse de tarif s'élève à 15 945 et 18 035 respectivement (soit 30,7% et 55,7%) contre uniquement 5110 en provenance de la Communauté (soit 2,2%).

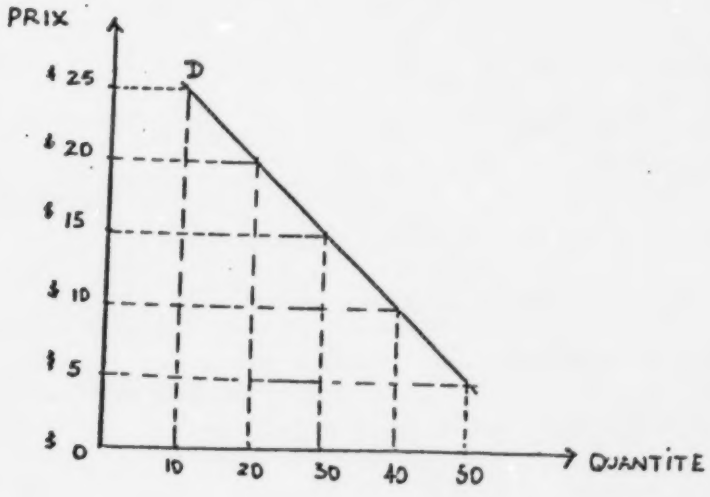
Par contre, 111 705 usagers de l'île subissent une hausse contre uniquement 26 600 usagers de la Rive-Sud et 3 395 usagers de Laval. D'ores et déjà, l'île de Montréal est défavorisée par cette subtile pénalité qui profite au reste de la région. Car le nombre élevé des usagers du territoire de la Communauté qui subissent une hausse de tarif défraie les baisses offertes aux usagers du reste de la région. Ainsi ceux qui franchissent de courtes distances, généralement les plus démunis, ne bénéficient non seulement pas d'une baisse, mais "subventionnent" les plus nantis. Cette situation va à l'encontre des principes énoncés.

D'une façon concrète, plusieurs villes de l'île subissent non seulement un morcellement aléatoire par l'établissement de zones (voir carte), mais aussi une augmentation du tarif. Ainsi, par exemple, les villes de Saint-Pierre, Montréal-Ouest, Côte-Saint-Luc, Mont-Royal, Saint-Laurent, Saint-Léonard, LaSalle, Montréal (Ahuntsic) et une partie de Lachine passeraient de $21 à $23. Anjou , Montréal-Est, Dollard-des-Ormeaux, Roxboro, Dorval, une partie de Montréal, de Montréal-Nord et de Lachine subiraient une augmentation de $4 en passant de $21 à $25. Pointe-Claire, Sainte-Geneviève, une partie de Kirkland, de Beaconsfield, de Pierrefonds et de Dollard-des-Ormeaux, le quartier de rivière-des-Prairies et le quartier de Pointe-aux-Trembles, passeraient de $21 à $27. Enfin, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Baie-d'Urfé, une partie de Kirkland, de

Beaconsfield, de Pierrefonds, et l'Île Bizard se verraient infliger une augmentation de $8 en passant de $21 à $29.

Au-delà de tout cela, comment peut-on ne pas imaginer les difficultés opérationnelles qui seront créées par ces zones? Elles ne déboucheront que sur un accroissement des frais de contrôle sous n'importe quelle forme.

Mais ce qu'il y a de plus incohérent dans la proposition, c'est qu'elle inflige une hausse de tarif malgré les prévisions d'une croissance de l'achalandage. Or, un principe fondamental de la science économique stipule que la quantité d'un bien ou d'un service demandé baisse à la suite d'une augmentation de son coût. Par contre, si le prix baisse, la quantité demandée augmente (voir graphique).



COURBE DE LA DEMANDE (Théorie microéconomique)

Cependant, ce qui est avancé est justement le contraire de ce qui est reconnu comme théorie inébranlable.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN

Sachant que les coûts de transport ont un impact direct sur la localisation résidentielle, la structure tarifaire proposée dans certains secteurs nuirait au développement de ces derniers. Ainsi en respectant les tarifs suggérés, les gens préféreraient s'installer à Longueuil en payant $27 que d'aller à Beaconsfield ou à Baie-d'Urfé par exemple, où cela coûterait $29. Quand on ajoute à cela les prix des terrains et ceux des maisons, on imagine facilement la préférence portée à cette partie de la Rive-Sud. De plus, même à tarif égal, la concurrence face au choix demeure intégrale. Concrètement, à $27, Longueuil et Saint-Lambert sont encore concurrentielles par rapport à Pointe-aux-Trembles et Pointe-Claire, par exemple.

Cet état de fait portera préjudice au territoire de la Communauté et surtout à la zone centrale. Ainsi la perte de la population enregistrée depuis 1976 risque de s'accentuer. Le développement résidentiel bénéficie d'un atout supplémentaire pour se concrétiser en dehors de l'île. Conséquence, la revitalisation des quartiers anciens n'aura pas lieu, cédant la place au délabrement. Ce modèle de développement qui pourrait se réaliser avec l'appui de la proposition tarifaire dans sa forme actuelle est tout à fait contraire à l'option gouvernementale

d'aménagement qui vise le développement prioritaire de l'île en incitant les gens à demeurer dans ce territoire. Il n'est donc pas difficile d'apercevoir là une incohérence entre les politiques gouvernementales préconisées par différents ministères (Ministère des transports et Ministère des Affaires municipales).

Ne pas tenir compte de cela, c'est aussi ignorer les efforts fournis et les intentions de la Communauté en matière d'aménagement du territoire. Ces intentions, conformes à celles du gouvernement, sont élucidées dans le concept préliminaire du schéma d'aménagement qui a fait l'objet d'une tournée de consultation dans la majorité des municipalités membre de notre Communauté.

Il est donc injuste de permettre à la proposition tarifaire qui comporte des anomalies d'anéantir les efforts de plusieurs années de travail et de concertation qui ont abouti à un consensus rationnel.

L'ASPECT STRUCTUREL

Nul n'ignore que 95% des déplacements dans la région sont couverts par les trois commissions de transport (C.T.C.U.M., C.T.R.S.M., C.T.L.). La question qui se pose immédiatement est donc pourquoi avoir une réforme du transport en commun pour intégrer les 5% des déplacements

restant, surtout que cela exige la création d'une nouvelle structure et de nouveaux nécanismes de contrôle? Sans aucun doute, il y a là une disproportion entre le problème à régler et les moyens pris pour le résoudre.

Actuellement, les présidents des commissions sont représentés au sein du Conseil des transports de la région de Montréal qui, malgré certaines carences, réussit à coordonner la planification du transport public. Au lieu de remédier à ces déficiences pour améliorer son fonctionnement, la proposition amène une nouvelle structure avec élargissement du rang des intervenants. Mais la Communauté avec ses 14 représentants au sein de ce nouvel organisme régional se situe au même titre que les autres municipalités régionales de comté. La proposition ne tient compte ni de son poids démographique ni de son poids économique dans toute la région ce qui est d'emblée contraire au principe de la représentativité démocratique. Ceci risque de créer des situations de conflit à cause de leur hétérogénéité, mais surtout à cause de la divergence de leurs intérêts. Comment peut-on ne pas prévoir le désaccord qui peut surgir entre la Communauté et les municipalités régionales de comté quand il s'agit de la planification des services de transport qui est basée sur le développement du territoire? Chaque instance tente de développer le plus possible son territoire. Même si les trois membres du gouvernement sont là

pour trancher les questions en litige, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un décideur supplémentaire qui s'ingère dans les affaires de la Communauté.

Ainsi le gouvernement, par souci d'équité théorique ou par incohérence des politiques, viendrait ajouter des difficultés supplémentaires que ce soit au niveau des priorités du transport ou de l'aménagement du territoire.

La structure actuelle de la Communauté est capable de bien mener cette tâche sur son territoire. L'implication d'autres intervenants vient compliquer ce devoir. Cette complication risque de freiner et de bloquer même certains projets jugés indispensables à la survie de cette entité économique.

LES PROPOSITIONS (voir ANNEXE)

1- Tarif unique à $21 sur le territoire de la Communauté (zone A) et tarif gradué conservé pour le reste de la région;

2- Tarif gradué abaissé de $3* sur le territoire de la Communauté (zone A) et tarif gradué conservé pour le reste de la région;

---

* $3 est la différence qu'il faut retrancher au tarif le plus élevé de la Communauté pour que toutes les villes soient concurrentielles face au plus bas tarif du reste de la région

3- Tarif gradué conservé sur le territoire de la Communauté (zone A) et tarif gradué augmenté de $3 pour le reste de la région.

RECOMMANDATION

La proposition 1 est fortement recommandée à cause des nombreux avantages qu'elle offre pour notre territoire:

- Elle conserve la structure tarifaire actuelle en vigueur;

- Au point de vue opérationnel, elle est facile à appliquer sans pour autant nécessiter des frais supplémentaires d'exploitation et de contrôle;

- Elle respecte l'entité politico-administrative qu'est la Communauté sans morcellement;

- Aucun secteur ne sera augmenté et par conséquent, pénalisé;

- Le tarif, partout dans l'île, est compétitif par rapport au plus bas de la région ($21 contre $27 pour Longueil et Saint-Lambert). Cela influence le choix de localisation résidentielle et de développement du territoire.

- La proposition peut être un bon moyen indirect d'inciter le développement prioritaire de l'île et de freiner l'exode (option gouvernementale);

- La proposition concorde avec la recommandation d'une étude déjà effectuée au Service*.

CONCLUSION

Même si la proposition gouvernementale porte sur le transport en commun et que notre attention s'est portée sur la structure tarifaire, nous ne pouvons ignorer l'interrelation qui existe entre les différents modes de transport et leur impact sur le développpement du territoire.

Ainsi, nous devons être conscients que l'automobile demeure le principal rival du transport en commun et qu'elle sera encore, pour longtemps, le moyen de déplacement privilégié des nord-américains. Il est donc indispensable d'associer à une politique d'encouragement et de développement du transport en commun, une politique de dissuasion quant à l'utilisation de l'automobile.

---

* Service de la planification: Proposition d'une option de tarification du transport en commun pour le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, septembre 1981.

Dans cet esprit, lorsqu'il est question dans les propositions gouvernementales de "participation des automobilistes", ce n'est pas l'aspect financier qui nous incite à encourager une telle initiative mais plutôt son impact sur l'aspect restrictif de l'utilisation de l'automobile. Quelles que soient les mesures à prendre retenues à ce titre, ce qui importe le plus, c'est que la modalité retenue ait pour effet de décourager l'utilisation de l'automobile.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

IMPACT DU CADRE INSTITUTIONNEL SUR LA STRUCTURE DES RESEAUX ET L'OFFRE DE SERVICE.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE # 2

Le cadre institutionnel que l'on connaît aujourd'hui a été mis en place vers la fin des années 60 et le début des années 70. La proposition ignore plusieurs aspects historiques quant au développement des territoires politiques et administratifs et conjointement du développement des réseaux et de l'offre de service.

1)

Vers le début des années 60, l'abandon des tramways et des trolleys ne laissait comme seule infrastructure de transport collectif à l'intérieur du territoire desservi par la C.T.M. une infrastructure routière locale, propriété des municipalités desservies. La flotte de véhicules de la C.T.M. était alors composée uniquement d'autobus.

2)

La ville centrale, Montréal, décida alors d'investir dans une infrastructure lourde de transport collectif, le METRO. Déjà, lors de l'ouverture du premier réseau du métro à l'automne 1966, il y avait intégration des modes autobus-métro dans le réseau de la C.T.M.. D'ailleurs, le réseau original en plus de contribuer à un effet structurant important sur le centre de l'agglomération montréalaise, a permis plusieurs économies

d'échelle dans des axes de déplacement importants comme les rues St-Denis et Ste-Catherine.

3)

La création de la CUM comme entité politique et conjointement celle de la C.T.C.U.M. a provoqué le projet des prolongements de METRO. Faut-il rappeler certaines déclarations de principe du président du comité exécutif de la CUM en septembre 1970 lors de l'annonce du projet:

- Priorité est donnée à la promotion du transport collectif:"une ville qui vit est une ville en mouvement et l'élément fondalental du mouvement des personnes restera le transport collectif".

- Priorité à la construction des prolongements de METRO dans les zones où elle est justifiée.

- Partage du coût par la collectivité.

Explicitement, l'annonce du projet des prolongements de METRO contenait comme partie intégrante de l'organisation du réseau de la C.T.C.U.M. un réseau unique, intégré du point de vue physique profitant au maximum de la capacité et des caractéristiques de chaque mode utilisé. Il y a donc toujours eu dans l'organisation des services de la C.T.C.U.M., lors de l'ouverture de chaque tronçon du METRO, deux objectifs très précis poursuivis conjointement:

- Augmentation de la qualité de service aux usagers.

- Diminution des coûts d'exploitation de l'ensemble du réseau.

4) Le plan de transport intégré

Lors du dépôt du plan de transport intégré, plusieurs questions sont restées sans réponses quant à la structure du réseau proposé pour le METRO dit REGIONAL.

La C.T.C.U.M. avait alors commenté les différentes propositions et émis de très grandes réserves quant aux conclusions sur l'ensemble des coûts reliés au projet, autant sur les coûts des infrastructures que d'exploitation. Plusieurs tronçons des lignes proposées n'engendraient que de faibles volumes de déplacements, durant les périodes de pointe, vraiment trop faibles pour y répondre par un mode de capacité intermédiaire. Le problème des niveaux de service aux heures creuses devenait encore plus aigu par le fait que l'offre de service étant beaucoup trop grande, les taux d'utilisation des lignes régionales et partant de l'ensemble du réseau de la C.T.C.U.M. diminuaient provoquant ainsi des augmentations globales des coûts d'exploitation.

De plus, la proposition d'un réseau radial de haute capacité autour du centre-ville n'était pas sans avoir de conséquences importantes sur le développement même des autres parties du réseau de la C.T.C.U.M.. Dans ses commentaires sur la proposition de la ligne Deux-Montagnes - Gare Centrale, le président de la C.T.C.U.M. disait:

"La politique en matière de développement de la région, telle que retenue dans le schéma d'aménagement de la CUM ou dans l'option pré-

férentielle d'aménagement du Gouvernement du Québec, est à la décentralisation des activités dans un périmètre fortement urbanisé. L'urbanisation doit donc se réaliser en continuité du tissu urbain et se traduire par une trame urbaine plus serrée qui engendre une meilleure desserte par transport en commun. Un projet de métro régional qui se construit de façon radiale autour d'un seul point de destination qui est la gare centrale nie complètement les politiques d'aménagement retenues et un développement de réseau adapté à ces politiques.

5)

Certaines questions d'ordre politique sur le partage des pouvoirs ne sont pas du ressort de la C.T.C.U.M.. Mais, l'expertise développée du niveau de la gestion du réseau nous permet de déduire certaines conséquences sur l'organisation des services qu'aurait le nouveau cadre institutionnel. Au niveau des principes, il semble y avoir adéquation entre la proposition et la prise de position historique des autorités de la CUM. Cependant, au niveau des politiques, si l'on se réfère aux exemples cités, il apparaît clairement que certains termes n'ont pas la même signification au niveau de la planification qu'ils peuvent prendre au niveau de la gestion. En effet, donner comme exemples l'intégration des trains de banlieue pour optimiser l'utilisation des services existants peut signifier augmentation de la qualité des services offerts mais sûrement pas une diminution de coûts de production dans l'ensemble des réseaux.

Il en va de même pour le développement des réseaux quand on parle du métro de surface comme mode mieux adapté et moins coûteux; encore faut-il pour être moins coûteux qu'il fasse profiter l'exploitant de certaines économies d'échelle.

Le partage des responsabilités de planification de développement et de gestion des réseaux à deux paliers est impensable en pratique sans entraîner soit une détérioration de la qualité de service, soit une concurrence entre les systèmes. La planification d'un réseau de transport en commun et les coûts de production qui en résultent sont d'abord fonction des besoins des usagers, en termes de déplacement. Or, scinder la structure des réseaux et les politiques de niveaux de service à deux paliers différents impliquent une différence majeure dans la longueur des déplacements, les longs déplacements se faisant par le réseau régional et les courts déplacements par le réseau local. Ceci entraîne dans les réseaux locaux plusieurs lignes courtes, d'où augmentation du nombre de corréspondances pour les usagers de ces réseaux et partant diminution de leur qualité de service. Ce fait est d'autant plus accentué durant les périodes hors pointe.

L'alternative en termes d'organisation des services est de maintenir certains services locaux pour satisfaire les longs déplacements. A ce moment, les réseaux local et régional deviennent concurrentiels.

Quant aux conséquences sur les coûts d'exploitation , elles sont moins évidentes puisqu'elles deviennent fonction du choix des niveaux de service de chaque palier de décision. Cependant, la structure de coût de chaque mode

étant bien différente, celle des réseaux locaux étant constitué principalement de main-d'oeuvre, donc très souvent de conditions normatives incorporées dans des clauses de convention collective, l'évolution du coût de production des réseaux locaux devient beaucoup plus fonction des règlements négociés par les unités syndicales impliquées. Or, ce n'est pas un cadre institutionnel différent qui empêcherait la C.T.C.U.M. de subir des pressions syndicales amoindries et il est difficile d'imaginer comment ce nouvel arrangement organisationnel pourrait amener de meilleurs coûts de production.

Un dernier aspect sur les conséquences de ce partage réside dans la façon même de concevoir les réseaux et de les développer. En effet, penser en fonction de réseaux régionaux signifie la concentration de la planification, du développement et de la gestion des modes de grande capacité. Or, dans la région montréalaise, ces modes de grande capacité ne peuvent être utilisés économiquement que sur quelques axes, la majorité de ces axes étant orienté vers le centre-ville. De toute évidence, le développement de ce réseau régional ne pourrait se faire de façon économique qu'en fonction d'un réseau radial sur le centre-ville de Montréal. Ce développement obligerait tous les réseaux locaux à être orientés en fonction de ce réseau radial. Dans la plupart des parties locales des réseaux déjà existants, les exploitants ont toutes les difficultés à maintenir des niveaux de service intéressants et sont souvent contraints d'utiliser des normes de service minimum. Et c'est souvent une combinaison des besoins qui permet d'offrir un service potable dans des zones de faible densité. Le développement d'un réseau radial régional vient largement hypothéquer la desserte locale de ces zones de faible densité.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

STATISTIQUES SUR LES DEPLACEMENTS DE PERSONNES.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #3

DEPLACEMENTS EN AUTOMOBILE (EXCLUANT LES BIMODAUX)
(AUTO-C.T.L., AUTO-C.T.R.S.M., AUTO-C.T.C.U.M.)

DEPLACEMENTS TOTAUX: 1 403 315

ORIGINES

	Nb	%
- Centre-ville	31 026	2,2
- C.U.M. (centre-ville exclu)	764 886	54,5
- Total C.U.M.	795 912	56,7
- Longueuil desservi	37 381	2,7
- Territoire C.T.R.S.M.	115 234	8,2
- Total proche rive-sud	152 615	10,9
- Couronne sud	164 515	11,7
- Laval	150 050	10,7
- Couronne nord	135 018	9,6
- Autres	5 205	0,4
	1 403 315	100,0

DESTINATIONS

- Centre-ville	155 633	11,1
- C.U.M. (centre-ville exclu)	741 706	52,9
- Total C.U.M.	897 339	64,0
- Montréal (incluant P.A.T.)	526 439	37,5
- Déplacements à l'intérieur de la C.U.M. (origines et destinations)	671 529	47,8
- Déplacements originant de Montréal (incluant P.A.T.)	392 966	28,0

DESTINATIONS AU CENTRE-VILLE

Origines C.U.M.(incluant centre-ville)	105 711	67,9
Origines hors C.U.M.	49 922	32,1

DEPLACEMENTS JOURNALIERS TOTAUX (UNIDIRECTIONNELS)

C.T.C.U.M.			545 697
C.T.R.S.M.			
	- correspondance C.T.C.U.M.	15 448	
	- correspondance métro	14 581	
	- autres	13 898	
	TOTAL		29 346
C.T.L.			
	- correspondance C.T.C.U.M.	18 389	
	- correspondance métro	14 220	
	- autres	14 257	
	TOTAL		32 646

UTILISATION JOURNALIERE DE LA C.T.L., C.T.R.S.M., C.T.C.U.M. ET DES TRAINS.

(DEPLACEMENTS UNIDIRECTIONNELS)

DEPLACEMENTS TOTAUX: 588 999

ORIGINES

	Nb	%
- Centre-ville	30 498	5,2
- C.U.M.(centre-ville exclu)	466 973	79,3
- Total C.U.M.	497 471	84,5
- Longueuil desservi	18 407	3,1
- Territoire C.T.R.S.M.	27 988	4,8
- Total proche rive-sud	46 395	7,9
- Couronne sud	6 469	1,1
- Laval	32 553	5,5
- Couronne nord	5 997	1,0
- Autres	114	0,0
	588 999	100,0

DESTINATIONS

- Centre-ville	222 303	37,7
- C.U.M.(centre-ville exclu)	331 088	56,2
- Total C.U.M.	553 391	93,9
- Montréal(incluant P.A.T.)	446 473	75,8
- Déplacements internes à la C.U.M. (origines et destinations)	489 210	83,1
- Déplacements originant de Montréal (incluant P.A.T.)	331 258	56,2

UTILISATION JOURNALIERE DES SERVICE DE LA C.T.C.U.M. (DEPLACEMENTS UNIDIRECTIONNELS)

DEPLACEMENTS TOTAUX: 545 697

ORIGINES

	Nb		%
- Centre-ville	30 176		5,5
- C.U.M.(centre-ville exclu)	455 695		83,5
- Total C.U.M.	485 871		89,0
- Longueuil desservi	16 861	(dont 1183 C.T.R.S.M.)	3,1
- Territoire C.T.R.S.M.	15 786	(dont 12 580 ")	2,9
- Total proche rive-sud	32 647		6,0
- Couronne sud	4 603	(dont 152 C.T.R.S.M)	0,8
- Laval	18 426	(dont 15 014 C.T.L.)	3,4
- Couronne nord	4 093	(dont 1 207 C.T.L.)	0,8
- Autres	57		-
	545 697		100,0

DESTINATIONS

- Centre-ville	205 028	37,6
- C.U.M.(centre-ville exclu)	328 465	60,2
- Total C.U.M.	533 493	97,8
- Montréal(incluant P.A.T.)	427 612	78,4
- Déplacement C.T.C.U.M. à l'intérieur de la C.U.M.(origines & destinations)	478 364	87,7
- Déplacements C.T.C.U.M. originant de Montréal (incluant P.A.T.)	329 484	60,4

UTILISATION JOURNALIERE DU METRO (DEPLACEMENTS UNIDIRECTIONNELS)

DEPLACEMENTS TOTAUX: 270 680

ORIGINES

	Nb		%
- Centre-ville	18 087		6,7
- C.U.M.(centre-ville exclu)	202 593		74,8
- Total C.U.M.	220 680		81,5
- Longueuil desservi	12 372	(dont 755 C.T.R.S.M.)	4,6
- Territoire C.T.R.S.M.	15 164	(dont 12 183 ")	5,6
- Total proche rive-sud	27 536		10,2
- Couronne sud	4 301	(dont 133 C.T.R.S.M.)	1,6
- Laval	14 541	(dont 11 694 C.T.L.)	5,4
- Couronne nord	3 565	(dont 1 037 C.T.L.)	1,3
- Autres	57		0,0
	270 680		100,0

DESTINATIONS

- Centre-ville	154 917		57,2
- C.U.M.(centre-ville exclu)	108 859		40,2
- Total C.U.M.	263 776		97,4
- Montréal(incluant P.A.T.)	239 804		88,6
- Déplacements métro à l'intérieur de la C.U.M.(Origines & Destinations)	214 173		79,1
- Déplacements métro originant de Montréal(incluant P.A.T.)	159 102		58,7

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

LES INTERVENANTS

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #4

I. C.T.C.U.M.

La Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal est sans contredit, le transporteur en commun le plus important du Québec. En guise d'exemple, soulignons que la C.T.C.U.M. regroupe plus de 85% du personnel affecté au transporteur chez les trois transporteurs majeurs de la région de Montréal, C.T.C.U.M., C.T.L. et C.T.R.S.M.

Organisme mandataire de la Communauté urbaine de Montréal, la C.T.C.U.M. possède une personnalité juridique distincte de celle de la C.U.M., Elle a pour principaux objets d'organiser, posséder, développer et administrer un réseau général de transport en commun de passagers en surface, en sous-sol, au-dessus du sol dans son territoire.

Elle exerce ses activités sur un territoire qui inclut, outre celui de la C.U.M., la ville de Longueuil; exemples d'activités extra-territoriales, elle opère une ligne aéroportuaire en direction de Mirabel, dessert plusieurs municipalités situées à l'extérieur de son territoire notamment, Vaudreuil, Châteauguay, Dorion, Rigaud, Repentigny, Boucherville, etc...

Depuis quelques années déjà, elle assure un service de transport au bénéfice des handicapés dans son territoire recoupant en celà la politique gouvernementale du transport adapté aux personnes handicapées.

DISCUSSION:

Jouissant d'une autonomie opérationnelle à peu près complète, la C.T.C.U.M. demeure néanmoins un organisme mandataire de la C.U.M. En guise d'exemple, tous les règlements de la C.T.C.U.M. doivent être approuvés par le Conseil de la Communauté avant d'entrer en vigueur; les tarifs établis par la Commission doivent de plus être approuvés par le Conseil. A l'instar des services de la C.U.M., le budget de la Commission fait l'objet de discussions à un conseil de la Communauté élargi à cette fin. C'est finalement le trésorier de la Communauté sur la base du potentiel fiscal déterminé par le service d'Evaluation de la Communauté qui détermine la contribution des municipalités du territoire de la C.T.C.U.M. au budget de celle-ci.

.../

II. COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

La Communauté urbaine de Montréal dispose de larges pouvoirs en matière de transport en commun. A cette fin, le Conseil de la Communauté créait par le Règlement no 6, le "Bureau de transport métropolitain". En élaborant ce mandat, le Conseil a pourvu la Communauté d'un outil efficace et souple.

Responsable de la construction des prolongements des lignes de métro sousterrain, la B.T.M. peut effectuer toute étude relative au transport urbain et s'enquérir des nouvelles techniques et développements récents du système d'opération de transport urbain.

L'expertise acquise aufil des ans par le B.T.M. a permis à la Communauté de créer une corporation à but lucratif nommée "Bureau de Transport Métropolitain international". La création du B.T.M. International permet d'offrir aux grandes villes du monde l'expérience acquise par les concepteurs du métro en vue d'obtenir des contrats d'ingénierie pour la réalisation de réseaux de métro à l'étranger et aussi d'entraîner des retombées économiques importantes pour l'ensemble des manufacturiers d'équipements de transport.

La Loi 46 a institué la création d'une commission permanente du Conseil appelée la "Commission du transport en commun". Composée par des membres du Conseil de la Communauté, elle doit étudier toute question touchant le transport en commun et faire les recommandations appropriées. LA C.T.C. tient des séances publiques sur le territoire de la Communauté et ses séances peuvent prévoir une période de questions. Un rapport de la Commission n'a d'effet que s'il est ratifié par la Communauté représentée par son comité exécutif ou son Conseil, le cas échéant.

Le nouvel article 296.1 de la Loi de la Communauté accorde un pouvoir d'importance à la C.U.M.:

> 296.1 *"La Communauté peut conclure une entente avec une entreprise de transport en vue de la fourniture d'un service de transport en commun à l'intérieur du territoire de la Commission entre un point situé à l'intérieur de ce territoire et un autre situé hors de celui-ci.*
> *La Communauté a tous les pouvoirs nécessaires à l'application de cette entente."*

.../

L'exercice de ce pouvoir laisse entrevoir plusieurs possibilités et sera susceptible d'assurer le développement des modes de transport en commun et favoriser l'implantation d'une intégration intermodale.

Responsable de l'adoption d'un schéma d'aménagement sur son territoire, la Communauté, en conformité avec la Loi sur l'Aménagement et l'urbanisme, assurera les mécanismes de consultation y prévus en y insérant une de ses composantes essentielles: les infrastructures de transport en commun.

Un réseau de transport urbain tel celui dont s'est doté la Communauté est susceptible d'accroître le potentiel économique de la Communauté. Le développement d'un tel réseau entraînera un développement économique et la coopération des agents de développements sur le territoire de la C.U.M. notamment celle de l'Office de l'expansion économique de la Communauté.

DISCUSSION:

L'autonomie de gestion de la Communauté urbaine de Montréal assure déjà le développement et le maintien d'une infrastructure de transport en commun s'étalant sur tout son territoire.

La représentativité de cet organisme et les multiples outils dont il dispose offreront la solution adéquate à la problématique du transport en commun sur le territoire de la C.U.M. et pourrait même, avec l'accord des intéressés, offrir une solution régionale du transport en commun.

III. TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

Organismes autonomes, la Cie des chemins de fers nationaux (C.N.) et le Canadien pacifique ont toujours joui d'un rôle déterminant dans le transport en commun de la région de Montréal.

Dans le but de mettre à profit les ressources physiques et humaines donnt elles disposent, elles ont conclu ou concluront des ententes et contrat de services avec la C.T.C.U.M. Ces ententes,respectant l'autonomie des transporteurs respectifs, articulent les éléments de l'intégration intermodale souhaitée par le gouvernement du Québec.

DISCUSSION:

On doit s'efforcer de respecter l'autonomie des transporteurs ferroviaires par le biais d'interventions volontaires, ententes et contrats de services. L'intégration systématique de ces organismes, en plus de présenter des questions juridiques complexes et délicates, nous semblent peu souhaitable notamment en ce qui a trait aux ressources humaines.

L'encadrement des associations accréditées des transporteurs ferroviaires et celui des commissions de transport diffèrent énormément; les conditions de travail prévues aux conventions collectives respectives présentent aucun élément de similitude et voire même sont incompatibles à maints égards; une intégration laisse entrevoir de plus d'énormes conflits de juridictions non susceptibles d'assurer l'efficacité des systèmes de transport intermodaux.

IV. PARTICIPATION FEDERALE

Ayant à maintes reprises énoncé sa volonté d'implication dans le transport urbain, le gouvernement fédéral dispose de plusieurs outils d'intervention: le Conseil des ports nationaux en ce qui a trait aux ponts reliant l'île de Montréal au réseau routier de la région métropolitaine; le cadre institutionnel des transporteurs ferroviaires notamment les sociétés d'état et la Commission canadienne des transports; les activités aéroportuaires de la région de Montréal.

La recherche et le développement technique supportés par le gouvernement fédéral favorisent les perfectionnements techniques du transport urbain.

L'exportation de l'expertise acquise par le B.T.M. au travers de B.T.M. International nécessite le support financier de la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.) et devient en quelque sorte un partenaire important.

C'est au chapitre de la rénovation du matériel roulant des trains de banlieues C.N. et C.P. que l'intervention du gouvernement fédéral se fait le plus sentir. En effet, le gouvernement du Québec concluait en mars 1981 une entente avec le gouvernement fédéral qui prévoyait le financement pour la rénovation et la modernisation de certains équipements ferroviaires devant servir au transport interurbain dans la région de Montréal.

DISCUSSION:

Le gouvernement fédéral réitérait récemment sa ferme intention de supporter le développement du transport urbain. Quoiqu'étant des interventions indirectes, l'injection importante de fonds, le support au développement et à la recherche ainsi que l'aide financière s'y rattachant constituent des leviers du développement du transport en commun non négligeables. Il nous apparaît important d'utiliser au maximun cette ressource.

VI. INDUSTRIE DU TAXI

Le ministère des transports présentait tout récemment sa proposition relative à l'industrie du taxi intitulée "De nouvelles avenues pour le taxi". Cette proposition prévoit le transport de certains pouvoirs aux autorités"locales" ou "régionales". C'est ainsi que le ministère des transports souhaite que les pouvoirs d'élaboration de politiques et pouvoirs de règlementation seront dévolus au Conseil de la Communauté, règlementation qui sera mise en application par le Service de Police de la C.U.M. Toujours selon la proposition, la décentralisation sera effectuée de façon progressive.

Il fait du taxi un mode de transport en commun utilisé en complément ou en substitut. Doit-on y donner une approche régionale?

Restera à déterminer l'ampleur et l'application particulière de la réforme de l'industrie du taxi. Cependant, dans le cadre d'une vision régionale du transport en commun, on devra envisager l'intervention ou, tout au moins, tenir compte des intérêts de cette industrie.

VII. GOUVERNEMENT DU QUEBEC

La participation du gouvernement du Québec s'illustre sous maintes facettes dans le transport en commun. Nous pouvons par ailleurs la classer en deux grand types: le cadre institutionnel et l'environnement politique.

a) Cadre institutionnel.

Le ministre des transports voit à l'application des diverses lois intéressant le transport en commun (Loi sur les cités et villes, Code municipal, Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, etc...) diverses législations ou règlementations lui accordant plus ou moins de discrétion dépendant de la matière et des compétences concernées.

Par ailleurs, il est responsable de plusieurs programmes de subventions notamment la Politique d'aide gouvernementale au transport en commun (Décret 3031-80) où il élabore les modalités d'application des politiques gouvernementales du transport.

D'autres organismes jouent aussi un rôle dans l'élaboration des politiques et règles relatives au transport en commun. Notons le Conseil consultatif des transports et la Commission des transports du Québec responsable du respect des règlements et siégeant même en appel de certaines décisions de la C.T.C.U.M.

Signalons la présence du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) qui, quoique n'ayant aucun statut juridique précis, est chargé d'un rôle de coordination et de concertation des divers intervenants de la région en plus de conseiller le ministère des transports en matière de planification et de développement des équipements; il est responsable du scénario d'intégration des trains de banlieues sur le territoire de la C.U.M.

.../

Depuis quelques années, le monde municipal a vécu plusieurs changements et a emboîté le pas à plusieurs réformes, citons: la réforme de la fiscalité municipale, la politique d'aménagement du territoire, la protection des territoires agricoles, les changements relatifs à la démocratie municipale notamment au mode de représentation et à la participation des citoyens aux affaires municipales. En ces matières, le ministère des Affaires municipales est un important partenaire des municipalités plus précisément de la Communauté urbaine de Montréal.

b) Environnement politique

a) Politique du transport en commun

En septembre 1980, le gouvernement faisait connaître sa politique globale d'aide au transport en commun en pourvoyant des subventions établies par les revenus générés par les services réguliers du transport en commun à d'autres subventions pour l'implantation des laissez-passer mensuels; de plus, au chapitre des immobilisations des organismes de transport en commun, le gouvernement a établi plusieurs types de subventions: achat d'autobus, contrats location-acquisition, etc... A l'égard de la C.U.M., une subvention de 60% à l'égard du réseau initial du métro de Montréal, une subvention de 100% pour les travaux de prolongement de métro moyennant un protocole d'entente entre la C.U.M. et le gouvernement du Québec.

Cette politique fut par ailleurs modifiée à deux reprises en ce qui concerne la C.U.M. Mentionnons le décret 676-81 du 4 mars 1981 décrivant les orientations du transport en commun dans la région de Montréal; par la suite, les modalités de cette politique furent amendées par le décret 650-82 du 17 mars 1982.

b) En 1979 s'amorçait l'importante réforme de la fiscalité municipale. Un comité conjoint Québec-municipalité fut alors formé.

.../

Cette réforme pourvoyait à l'élargissement de l'assiette fiscale municipale et à un certain accroissement des revenus des municipalités par le biais du paiement d'"en lieu" pour les immeubles du réseau gouvernemental, scolaire ou des affaires sociales. Cette réforme entraînait de plus la réorganisation complète des politiques d'aide aux municipalités notamment en matière de transport en commun.

Cette dernière considération fut l'un des motifs de l'élaboration de la politique d'aide au transport en commun rappelée plus haut.

c) Revalorisation des institutions municipales

En 1980, le gouvernement du Québec adoptait une série de réformes relatives à la démocratie dans les municipalités notamment dans les domaines suivants: représentativité électorale, politique de rémunération, ouverture des délibérations des conseils municipaux en instituant la période de questions...

C'est sous ce dernier aspect que l'on voulait favoriser l'intervention du citoyen aux affaires de sa municipalité.

Parallèlement à ces modifications, le gouvernement adoptait une série de politiques visant à revaloriser les institutions municipales, à préparer le terrain à des organismes supra-municipaux en créant les municipalités régionales de comté.

Tout récemment, la loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal, sanctionnée le 11 juin 1982, réorganisait les structures administratives de la C.U.M., réaménageait la représentation politique au sein de son comité exécutif et donnait au Conseil de la Communauté un contrôle accru sur les activités de la C.T.C.U.M.

.../

DISCUSSION:

Le mémoire du président du Comité exécutif relatif à l'organisme régional de transport a largement fait état de la nécessité tant politique que technique d'une harmonisation des développements et d'opérations du transport en commun à Montréal. Cependant, cette harmonisation doit se faire dans le cadre et selon les principes exposés dans les récentes réformes applicables au monde municipal. Soulignons en autres, les pouvoirs que détient le Conseil de la Communauté urbaine de Montréal sur les opérations de la C.T.C.U.M. notamment en matière de tarification.

Aussi, pensons nous, qu'il est impératif que cette réorganisation soit élaborée en concordance et dans le cadre des réformes précédemment exposées.

VIII. MUNICIPALITES

Le cadre institutionnel actuel met en conflit plusieurs juridictions municipales en matière du transport en commun. Outre ce strict aspect, plusieurs compétences exercées par les pouvoirs municipaux ne touchant pas directement au transport en commun ont des conséquences de moindre importance: élaboration d'un schéma d'aménagement, développement économique, structures de financement.

Au niveau des autorités locales (conseils des municipalités), la loi actuelle donne juridiction aux conseils municipaux d'instituer des services de transport en commun à l'intérieur de leur territoire.

A un niveau inter-municipal, il est possible pour plusieurs municipalités de conclure des ententes relatives au transport en commun pour desservir plusieurs municipalités par un seul service de transport en commun.

Les municipalités régionales de comté, dans l'élaboration du schéma d'aménagement, traiteront de la mise en place des infrastructures et des outils de développement que sont les services du transport en commun.

DISCUSSIONS

Il est relativement aisé de s'apercevoir que la mise en place des politiques de transport en commun dans ce cadre institutionnel est source de conflit plus particulièrement dans la région de Montréal où vient s'ajouter trois des plus importants transporteurs au Québec, la C.T.C.U.M., la C.T.L. et la C.T.R.S.M.

Un survol des dispositions législatives applicables au transport en commun nous permet de constater qu'il est très important d'imbriquer les politiques de transport en commun et leur application avec les structures déjà mises en place au prix de maints efforts. A titre d'exemple, nous sommes d'avis qu'il serait imprudent de laisser de côté les limites des

.../

IX. USAGERS

A l'examen de la législation applicable en la matière, nous pouvons constater que certaines dispositions favorisent l'exercice par les usagers de représentations ou de suggestions auprès des élus municipaux notamment en matière de transport en commun.

En effet, la commission du transport en commun qui sera créée en vertu de la Loi de la Communauté urbaine de Montréal telle qu'amendée par la Loi 46 devra, dans l'exercice de ses compétences, tenir des auditions publiques et recevoir les mémoires, commentaires et propositions des usagers des systèmes de transport en commun.

D'autre part, en ce qui concerne les usagers disséminés hors du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, le mécanisme prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pourrait, à l'occasion des consultations publiques, servir aux fins de la consultation intéressant le transport en commun. Une même possibilité existe lors des séances des conseils municipaux ou un contribuable peut s'adresser au conseil et formuler les questions qu'il juge à propos notamment en matière de transport en commun.

Ces mécanismes nous apparaissent souples et efficaces en plus de mettre en pratique l'énoncé du principe de la valorisation des institutions municipales mis de l'avant par le gouvernement du Québec au cours des dernières années.

municipalités régionales de comtés relativement à l'administration du transport en commun. En effet, placé dans une situation autre, chacun des organismes concernés aurait peine à cerner le territoire de l'exercice de sa compétence, problème qui surgirait en conflit de juridiction et d'absence de compétence d'agir.

En conclusion, il nous apparaît clair que l'on doive respecter, en autant que faire se peut, les organismes déjà existants tant au niveau local qu'au niveau intermunicipal et supramunicipal.

CONCLUSION

L'environnement actuel touchant les divers intervenants tire sa source de plusieurs dispositions législatives. Aussi, une réforme en cette matière implique plusieurs modifications d'importance et un travail de concordance législative d'envergure.

Afin de préserver l'efficacité et la souplesse nécessaires à l'élaboration de politiques de transport en commun touchant ces divers intervenants, un nouveau cadre institutionnel devra s'amorcer vu les efforts déjà déployés en matière de fiscalité municipale, d'autonomie locale, de revalorisation des institutions municipales et dans le respect des institutions déjà existantes: corporation publiques fédérales, corporations privées fédérales, partenaires syndicaux.

Cette souplesse et cette efficacité nous semblent mieux servies par l'élaboration et les négociations d'entente de contrats de services tel que prévu dans la législation actuelle.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

LES INFRASTRUCTURES

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #5

TABLE DES MATIERES

INFRASTRUCTURES

		Page
I -	HISTORIQUE	1
	a) Bref historique 1961 à 1979	1
	b) Evolution de la situation à partir de 1979	4
	c) Impact des interventions gouvernementales	7
II -	BTM ET SON ORGANISATION	9
	a) Organisation	9
	b) Compétences	11
	c) Expertise	13
	d) Expérience canadienne	15
	e) Expérience internationale	18
	f) Réputation	20
	g) Son rôle	22
	h) Son fonctionnement	24
III -	CONSEQUENCES EVENTUELLES SUR LE B.T.M. DE L'INTEGRATION PROJETEE AU LIVRE BLANC	25

INFRASTRUCTURES

I - HISTORIQUE

a) BREF HISTORIQUE de 1961 à 1979

En 1961, un groupe d'ingénieurs et techniciens de diverses divisions du Service des travaux publics de la Ville de Montréal appelé le Bureau du Métro se voit confier la responsabilité de diriger les études et la construction du réseau initial du métro, projet en gestation depuis plus de 50 ans.

Adaptant une technique française au contexte nord-américain, les ingénieurs du Bureau du Métro réalisent avec succès le mandat confié par les autorités municipales de la Ville de Montréal et mettent en service, en 1966, les lignes numéros 1 et 2 du métro et en 1967, la ligne N° 4 qui a eu comme vocation particulière de desservir l'Expo '67.

Le succès du métro incite à offrir ce mode de transport dans les zones où la densité de population le justifie et le Bureau du Métro consacre la période 1966-1970 à faire des études qui débouchent sur un plan de transport débordant les limites de la Ville de Montréal.

Ce programme a été préparé et soumis aux élus municipaux après consultation avec la Commission de transport de Montréal et le Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal.

.../2

La création de la Communauté urbaine de Montréal, en 1970, intègre le Bureau du Métro qui, par le règlement numéro 6 de la CUM devient le "Bureau de transport métropolitain".

Ce règlement définit son champ de compétence et, de ce fait, le BTM devient le chef de file du transport en commun au sein de la nouvelle CUM.

Le plan de transport présenté dans la brochure intitulée "Le transport public... un bond en avant" est approuvé par la CUM et le règlement d'emprunt numéro 22 permet au BTM d'entreprendre la construction des prolongements du métro. (voir brochure en annexe).

Trois principes sont mis de l'avant par les autorités de la Communauté urbaine de Montréal:

1.- Priorité est donnée à la promotion du transport public comme moyen de prévenir les problèmes aigus de circulation et de transport urbain;

2.- Priorité est donnée à la construction des prolongements du Métro dans les zones où la densité de population le justifie;

3.- Le coût du transport public ne sera pas assumé par les seuls voyageurs. La collectivité, qui tire avantage directement ou indirectement de ce service, y contribuera. Toute hausse de tarif entraîne la désaffection d'un certain nombre de voyageurs, perturbant ainsi l'équilibre transport public/transport privé.

Selon le plan proposé, le BTM entreprend alors l'implantation des ouvrages dans plusieurs villes membres de la CUM, en se souciant particulièrement de respecter le plan d'aménagement des villes concernées.

Un comité d'aménagement de surface permet en effet au BTM de réaliser cet objectif sans heurt avec les autorités locales. Font partie de ce comité animé par le BTM des représentants du Service de la planification et du transport de la CTCUM, des représentants du Service de la planification du territoire de la CUM, des représentants du Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal, des délégués du Service de la circulation de la Ville de Montréal et des représentants des autres municipalités concernées.

En 1972-73, de nouvelles données dévoilées par l'enquête origine-destination de la CTCUM et par de nouveaux outils d'analyse, permettent la préparation d'un rapport d'évaluation intitulé "Le transport public, les prolongements" dont copie apparaît à l'annexe. Ce rapport est venu confirmer le bien-fondé du tracé des prolongements des lignes numéros 1 et 2 et préciser le tracé de la ligne numéro 5.

Face au coût élevé des Jeux Olympiques de 1976 et à la croissance imprévisible des coûts de construction, le gouvernement impose soudainement un moratoire sur la construction du Métro perturbant ainsi le programme établi.

.../4

Par la même occasion, le gouvernement forme le Comité de Transport dans la Région de Montréal. Ce comité présente son rapport en septembre 1977. Le CTRM est d'accord avec le plan de transport proposé par le BTM et recommande qu'un comité soit formé pour coordonner les activités des divers intervenants, particulièrement les intervenants qui ne font pas partie de la CUM. Ceci donne lieu à la création du Conseil des transports de la Région de Montréal (COTREM) en 1978.

Ce conseil est, entre autres, chargé de la planification, de la coordination et de l'intégration des éléments du réseau de transport à vocation régionale ou à caractère interzonal ou intermodal.

En 1978, le BTM complète son plan de transport à la demande de la CUM afin d'y intégrer les trains de banlieu selon un scénario prévu pour 1985. Il est bien compris toutefois que les problèmes de transport en commun en dehors du territoire de la CUM de même que les interfaces à liser avec le plan de transport de la CUM, demeurent la responsabilité du COTREM. Le rapport et les recommandations qu'il contient sont présentés en annexe.

b) EVOLUTION DE LA SITUATION à partir de 1979

En décembre 1979, le COTREM présente son propre plan de transport pour la région métropolitaine. C'est le plan communément appelé: "plan De Belleval".

Ce plan propose entre autres:

1° de détourner la ligne 5 du Métro de Montréal-Nord et de l'orienter plutôt vers Ville d'Anjou;

2° de convertir la ligne CN Gare centrale/Deux-Montagnes en métro de surface;

3° de convertir également la ligne CN Côte Vertu/Repentigny en métro de surface mais de la rendre directement au centre-ville en empruntant le tunnel sous la montagne;

4° de moderniser la ligne du CP Ste-Thérèse et de la rendre au centre-ville en empruntant le même tunnel sous la montagne.

Cependant, comme des trains de Via Rail doivent également passer dans le tunnel du Mont-Royal y constituant ainsi un goulot impossible à opérer, en conséquence, la modernisation de la ligne CP Ste-Thérèse a été mise de côté "temporairement" et la ligne CN Repentigny abandonne la destination du centre-ville pour s'orienter vers la station de Métro Du Collège.

Désormais seule la ligne CN Deux-Montagnes va au centre-ville. Par contre la ligne Repentigny, qui devait avoir pour fonction de décharger la branche est de la ligne 2, ne serait construite dans une première étape, que de Pointe-aux-Trembles à Sauvé, ce qui produirait ainsi l'inverse de l'effet recherché.

.../6

Ce plan de transport a le désavantage de situer trois lignes est-ouest, soient les lignes numéros 1, 5 et 6 dans la partie est de l'Ile, ce qui dépasse les besoins du transport et ne peut justifier des dépenses aussi considérables. De plus, l'affluence des lignes 5 et 6 surchargera la ligne 2 et obligera la construction d'une nouvelle ligne nord-sud comme le prévoyait le B.T.M.

Dans le décret régissant l'accord avec la Communauté urbaine de Montréal, le gouvernement s'engageait à défrayer 100% des coûts des installations, depuis janvier 1980. Cette contribution ne s'est pas encore appliquée que déjà le gouvernement projette de la réduire.

Aussi le gouvernement ne participe pas aux frais d'opération sur la base des déficits mais sur la base des revenus. Il faudrait être très prudent sur les installations qui risquent fort d'être déficitaires comme la ligne no 6.

La nouvelle proposition vise à favoriser le développement de la C.U.M. mais tarification par zone proposée augmente le coût du transport pour la majorité des usagers de la C.T.C.U.M.. Il faut remarquer que les tarifs actuels mentionnés dans le rapport étaient en vigueur avant l'intégration tarifaire en force depuis le 1er juillet sur le CN Deux-Montagnes. Comment peut-on favoriser le développement de la C.U.M. avec une telle politique?

.../7

La CTCUM exploitera le Métro et les autobus à l'intérieur de la CUM, mais sera seule responsable du déficit causé par les autobus. Dépendant de la méthode utilisée pour le partage des revenus et des dépenses, il est fort possible que le Métro ne soit pas déficitaire et que la CUM doive éponger seule le déficit des autobus qui est en fait le déficit actuel de la CTCUM.

La planification du territoire ne peut être séparée de la planification des transports surtout quand on construit des infrastructures de transport en vue du développement comme c'est le cas pour les lignes 5 du Métro et 6 du Métro de surface à l'est du boulevard Pie IX.

c) Impact des interventions gouvernementales

Le moratoire de 1976 a retardé l'exécution des travaux. L'application de la loi 46 retarde les prises de décision qui concernent les travaux. Le projet de mise en place de l'organisme régional des transports retarde également les prises de décision.

Le retard dans l'exécution des travaux entraîne toujours des augmentations de coût dues à l'inflation et plus la structure sera lourde, plus les décisions seront longues à obtenir et plus la construction sera onéreuse.

Ces périodes d'indécision entraînent une baisse d'efficacité du personnel. Pour maintenir la motivation de l'équipe, des tentatives ont été faites sur le marché étranger et le BTM International a été créé. Il serait dommage qu'une équipe dont les réalisations intéressent les pays étrangers ne soit pas utilisée chez elle.

Le: ..s problèmes de transport en commun se limitent au territoire
de: - par la CTCUM, la CTL et la CTRSM. Quelle que soit la struc-
tu: ..itique envisagée, le BTM qui a planifié et construit le métro
cr: uvoir assumer la direction technique incluant la planification,
le: es et la construction d'un projet de transport en commun dans
ce: ...munauté élargie. Comme il l'a fait avec le Métro, le BTM
pou: avoir recours à des consultants, architectes et ingénieurs
pou: ider au besoin dans l'élaboration d'ouvrages d'art dans des
cad: ien délimités.

II - BTM ET SON ORGANISATION

a) ORGANISATION

L'organisation du BTM a été conçue pour réaliser de façon efficace la mission qui lui a été confiée par les autorités politiques.

La mission du BTM est définie ~~ainsi~~ PAR LE REGLEMENT 6 DE LA CUM :

A une séance du Conseil de la Communauté Urbaine de Montréal tenue le 24 février 1970,

Il est décrété et statué :

1. — Un service de la Communauté Urbaine de Montréal est créé sous le nom de "Bureau de transport métropolitain".

2. — Le chef de ce service porte le nom de "Directeur du Bureau de transport métropolitain".

3. — Ce service comprend les fonctionnaires et employés nécessaires à son bon fonctionnement et qui sont nommés par le Comité exécutif qui en fixe les traitements.

4. — Sous l'autorité du Comité exécutif, le Bureau a pour fonctions:

a) d'aviser la Communauté et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal en matière de transport urbain;

b) d'effectuer, sur demande du Comité exécutif, toute étude relative au transport urbain susceptible d'assurer à la population un service de transport urbain le plus efficace possible au meilleur coût;

c) de porter à l'attention du Comité exécutif et de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal tout mode d'opération de système de transport urbain et tout perfectionnement technique en rapport avec la construction et l'exploitation de ce service susceptibles de l'améliorer ou réaliser des économies et, à cette fin, se tenir au courant des perfectionnements apportés aux méthodes et techniques de construction et d'exploitation des services de transports urbains de façon générale;

d) d'exercer toute autre fonction que le Comité exécutif pourra lui confier en rapport avec la juridiction prévue à l'article 318 de la Loi de la Communauté, lorsque la Communauté décidera d'exercer cette juridiction;

e) de faire au Comité exécutif et à la Commission de transport de la Communauté urbaine des recommandations aux fins ci-dessus.

5. — Le Directeur du Bureau de transport métropolitain a la surveillance et la direction du personnel de ce service et il doit veiller à l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le Comité exécutif tel que ci-dessus ou qui sont prescrites par le présent règlement.

Pour remplir cette mission, le BTM a été structuré en sept divisions:

- administration
- projets
- architecture
- construction
- mécanique-électricité
- voie
- matériel roulant.

Selon une philosophie de gestion basée essentiellement sur l'importance accordée au groupe agissant à titre d'expert pour la CUM, le BTM a fonctionné selon un modèle adhocratique, répondant aux attentes des administrateurs de la CUM.

Les valeurs véhiculées par la direction peuvent se résumer ainsi:

- un esprit de responsabilité
  UNE JOUISSANCE
- ~~un goût~~ de la réalisation concrète
- un esprit de consultation des intervenants concernés
- les défis à court terme
- l'intégrité du groupe qu'est le BTM
- le désir de participer au développement de ~~Montréal~~ LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

b) COMPETENCES

Le Bureau de transport métropolitain compte à son service toutes les compétences nécessaires pour établir les projets, faire construire, équiper, surveiller les travaux et mettre en service un système de transport y compris toutes les facilités et services nécessaires à son exploitation et son entretien. Il compte plus de 300 employés, dont une centaine d'ingénieurs et une dizaine d'architectes.

Le BTM élabore tous les aspects des projets de génie civil jusqu'à leur réalisation, notamment:

- l'articulation du système le plus apte à répondre aux besoins d'une Communauté, en tenant compte de ses situations géographique, géologique, sociale et économique;
- la localisation des lignes de transport, des points de correspondance et des stations;
- l'établissement du plan fonctionnel des stations, de leurs accès et de l'aménagement extérieur;
- l'établissement des modes d'acquisition des immeubles et l'élaboration des projets d'architecture, incluant les aménagements et le graphisme, afin d'assurer l'unité de l'ensemble des projets et de leur réalisation rationnelle, économique et esthétique.

LE BTM A ACQUIS A TRAVERS LA PLANIFICATION, CONSTRUCTION
Les connaissances et l'expérience ~~acquises à travers l'exploitation et~~ D'UN RESEAU DE DE 65,4 km DONT 41,8 km SONT TERMINES ET ~~l'extension du~~ métro souterrain, comprenant 760 voitures et un réseau de surface comprenant 2000 autobus de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

En plus d'élaborer tous les aspects inhérents aux projets de génie civil depuis les avants-projets jusqu'au contrôle et la surveillance des chantiers de construction, le BTM peut, entre autres, de façon plus spécifique:

- élaborer les projets d'architecture, depuis l'étude du concept jusqu'à sa réalisation;

- développer, spécifier, faire installer et surveiller les travaux pour tout le matériel de voie;

- étudier, préparer les plans et devis, les demandes de soumission, assumer la surveillance lors de la fabrication, de l'installation et de la vérification des équipements électriques, mécaniques et électroniques utilisés lors de l'élaboration, de la fabrication et de la mise en service de tous les équipements auxiliaires d'un système de transport comme le métro;

- élaborer, spécifier, commander et surveiller la fabrication ainsi que la mise en service de matériel roulant.

c) EXPERTISE

Le BTM est devenu expert-conseil AFIN DE la création de BTM International.

BTM International a été créé conformément à la loi sur les compagnies. Toutefois, étant la propriété de la Communauté urbaine de Montréal, il a nécessité une loi de l'Assemblée nationale du Québec.

Le projet de loi no 112, intitulé:
"Loi concernant la Communauté urbaine de Montréal"
a permis à la CUM de demander une charte de compagnie privée pour vendre ses services d'expertise:

"((j)) Constituer, conformément à la partie IA de la loi sur les compagnies (L.R.Q., C. C-38), une compagnie dont l'activité consiste principalement à fournir à autrui tous services, avis, matières, matériaux et équipements visés dans l'article 318b." [1]

---

[1] Projet de loi no 112 "Loi concernant la Communauté urbaine de Montréal", art. 25, par. j.

Dans les explications du projet de loi données à l'Assemblée nationale, on retrouve essentiellement la raison de la création DE BTH INTERNATIONAL

> "Une première a trait à la vente par le BTM, c'est-à-dire le Bureau de transport métropolitain, de son expertise en matière, notamment, de construction de métro, vente, dis-je, à l'étranger et que le BTM qui a acquis cette expertise, puisse aussi vendre ses services aux Etats-Unis, au Mexique et ailleurs, puisque je suis fier de souligner l'excellence des services que le Québec a pu développer au cours des années, des expertises dans ce domaine." [1]

> "Des demandes sont faites au Bureau de transport métropolitain d'agir comme consultant, comme conseiller pour la construction d'infrastructures de transport de type métro à l'étranger et le BTM ne pouvait comme tel, étant une émanation, en quelque sorte, de la Communauté, vendre son expertise, son savoir, ses connaissances sans engager la responsabilité de la Communauté urbaine." [1]

> "Le projet de loi vient habiliter le BTM à vendre cette expertise à l'étranger et à accroître ainsi le rayonnement du Québec à l'étranger sans, pour autant, en engager la responsabilité." [1]

Son expertise s'est manifestée tant sur le plan canadien qu'international.

---

[1] Journal des débats de l'Assemblée nationale du Québec Vol. 21 - no 114 (mardi 17 juin 1980) p. 6219

d) EXPERIENCE CANADIENNE

- VIA Rail:

  Gérance de l'assurance-qualité pour la fabrication des voitures LRC commandées par VIA Rail à la division du Matériel de Transport de Bombardier Ltée.

- BG Checo:

  Préparer conjointement avec BG Checo les cahiers des charges, les dessins et les méthodes d'essais reliées à la fabrication de postes de redressement destinés au métro de Mexico.

- ACDI:

  Recherche de fournisseurs canadiens capables de fabriquer certains équipements requis par Mexico pour leur nouvelle commande de voitures de métro et pour les parcs de rechange nécessaires à l'entretien pour l'ensemble des voitures.

- Bombardier:

  Rédaction de la soumission pour "Le système de transport rapide de la région de Baltimore et le comité métropolitain de Dade (Miami)."
  Analyse de la spécification, étude des systèmes, rencontre des fournisseurs.

- Bombardier: (suite)

  . Participer à l'élaboration de la soumission pour les voitures LRV proposées à la ville de Tunis. Etude des cahiers des charges et recherche de fournisseurs.

  . Travail sur la soumission de Niagara Frontier Transportation Authority (Buffalo)". Rédaction de descriptions techniques. Etude de système. Etude de la climatisation. Etude de matériel. Etude du CLRV "BN".

  . Etudes de changement de conception et de substitution de matériel pour les 180 voitures NC-82 destinées au métro de Mexico. Préparation des descriptions techniques requises pour les commandes de matériel pour ces voitures. Préparation des méthodes d'essais en usine et en ligne pour ces mêmes voitures.

  . Préparation de l'offre de qualification en vue de la fourniture de voitures LRV pour la ville de Pittsburg.

- Bombardier: (suite)

. Elaboration des essais dynamiques en laboratoire à réaliser sur le bogie du métro de Mexico (NC-82). Participation à la mise en marche du banc d'essais et d'interprétation des résultats.
Calculs des masses de la voiture et adaptation, de la suspension secondaire du bogie MR-73 et des rotules élastiques, au bogie du matériel NC-82.

e) EXPERIENCE INTERNATIONALE

- Lille:

Expertise sur l'équipement de la voie du métro.

- Los Angeles:

Consultant au niveau des plans fonctionnels des stations du métro projeté.

- Mexico:

BTM International agit depuis janvier 1981 comme consultant auprès de Covitur, autorité mexicaine chargée de la planification et de la construction des prolongements du métro de Mexico.

Son travail consiste à fournir des services de consultation afin de développer le projet de ventilation des tunnels et l'installation directe de la voie sur béton de la ligne no 7 (13 km).

De plus, Covitur a fait une demande d'assistance technique pour la mise en marche des équipements électriques et électroniques des lignes nos 3, 4, 5 et 6 (42 km).

- Valencia:

à la demande des autorités locales,

BTM International a présenté une offre pour la réalisation d'un système de transport à grande capacité selon une technique expérimentée, flexible, fiable et économique.

Le projet consiste en l'implantation d'un réseau de 3 lignes d'une longueur totale de 60 km.

Le système proposé comprend l'infrastructure, la signalisation, les communications, la commande centralisée, les équipements électriques et mécaniques, le matériel roulant et les ateliers.

- Monterrey:

sur invitation,

BTM International a présenté un projet de système de transport de grande capacité constitué de 2 lignes d'une longueur totale de 23,4 km, comprenant les mêmes éléments et ateliers d'entretien.

f) REPUTATION

- Consultation par d'autres pays:

Le BTM a été consulté par de nombreux pays:

- Etats-Unis: Atlanta, Baltimore, Los Angeles, Miami, New York, Washington
- Iran
- Mexique: Mexico, Tijuana, Monterrey, Guadalajara
- Vénézuela: Valencia
- Australie: Sydney
- Nouvelle-Zélande: Wellington
- Corée: Séoul
- Tchécoslovaquie: Prague

Des visiteurs de divers pays ont été accueillis par le BTM pour évaluer les solutions mises de l'avant par le BTM pour solutionner les problèmes de transport en commun.

- Participation du BTM à des associations spécialisées:

  - APTA: American Public Transportation Association

    - Membre du Comité du bruit et vibration
    - Membre du Comité de conception des tunnels

  - ACNOR - Comité matériel roulant

  - IEEE - Institute of Electrical Electronics Engineers

    - MEMBRE PARTICIPANT

  - ACNOR - Comité technique des constituants de béton

  - UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS

    - PARTICIPATION AUX SEANCES TENUES

      - A Rio, Sao Paulo (1978)
      - Stockholm, Bruxelles (1979)
      - Tokyo (1980)

SON ROLE:

Dès sa création, le BTM n'a pas tardé à présenter aux administrateurs son plan de développement du transport en commun sur le territoire de la CUM. Son plan a été l'amorce de nombreuses décisions en vue de la réalisation des politiques de transport en commun sur le territoire de la CUM.

La planification stratégique a sitôt fait place à la planification de l'implantation des infrastructures.

L'expérience de la direction a su mener l'équipe vers l'atteinte des dates cibles, compte tenu des nombreux problèmes, (ex: grèves de l'industrie de la construction 1974-75-76).

A titre de constructeur, le BTM a rempli et continue de remplir son mandat tel que confié par les autorités de la CUM. Le BTM n'a pas négligé le point de vue de l'utilisateur qu'est la CTCUM pour construire un système efficace et sécuritaire.

RECONNAISSANCE :

- MEDAILLE VINCENT MASSEY
- " AMERICAN INSTITUTE OF ARCHITECTURE

Son rôle de planificateur et de constructeur a été estimé comme essentiel à l'atteinte de ses objectifs. En effet, dans un rapport du U.S. Department of Transportation intitulé "Aesthetics in transportation", les auteurs ont cru bon souligner la cause de la réussite du BTM dans un chapitre intitulé "Lessons from Montreal Metro":

> "Although the culture and government of Montreal are unlike that of United States cities, there are some lessons which apply to our system:
>
> - Continuity over a long period of time of the personnel responsible for the design of the metro from the Mayor (in office since 1954), to the architectural staff of the BTM, has helped ensure the preservation of the original goals and directives for quality. Under these circumstances, the staff has had the luxury of being able to learn from experience."

---

1 U.S. Department of Transportation "Aesthetics in transportation" November 1980, p. 127

g) SON FONCTIONNEMENT

Brièvement, compte tenu de la haute spécialisation de ses membres basée sur une formation formelle, le BTM n'exerce que très peu de formalisation des comportements de ses membres.

Afin de réaliser efficacement son mandat, l'aire de contrôle est étroite. (ex: nombre de cadres).

La nature ad hoc du travail à accomplir fait en sorte qu'il devient difficile de se fier à des systèmes compliqués de planification et contrôle. Le caractère organique de l'organisation est privilégié à une ~~structuration immuable~~ STRUCTURE RIGIDE. Les nombreux mécanismes de liaison propres aux membres qui travaillent ensemble depuis de nombreuses années existent grâce à un ajustement mutuel très significatif.

Une vaste décentralisation horizontale et verticale se fait de façon sélective d'où la satisfaction des membres à participer au processus de décisions.

Ces caractéristiques sont propres à l'organisation de style adhocratique, soit la plus apte à résoudre des problèmes complexes et imprévisibles.

Enfin, le fonctionnement du BTM est basé sur la consultation des organismes concernés, élus locaux, et des experts qui oeuvrent au sein de l'organisation.

Tous les intervenants peuvent ainsi s'entendre en vue d'une solution commune des problèmes.

III - CONSEQUENCES EVENTUELLES SUR LE B.T.M. DE L'INTEGRATION PROJETEE AU LIVRE BLANC

La proposition gouvernementale reste à peu près muette quant à l'avenir du B.T.M. à l'intérieur de l'O.R.T.. Elle mentionne qu'il y aura regroupement des effectifs du B.T.M. (environ 300 personnes) et du COTREM (environ 16 personnes).

Or, le regroupement ne peut se faire que de deux façons: ou bien les individus de chacun des organismes sont invités à faire partie du nouvel organisme sur une base personnelle ou bien les deux organismes sont transférés à l'O.R.T. comme deux entités monolithiques distinctes.

La première hypothèse, alléchante à bien des égards, se traduirait inévitablement par une perte importante de l'expertise que le B.T.M. s'est acquise au prix d'efforts soutenus pendant plusieurs années. Ce qui fait la force du B.T.M., en effet, c'est d'abord la complémentarité des connaissances possédées par les individus qui le composent d'une part, et l'esprit dans lequel le travail s'accomplit, d'autre part. Ces éléments qui sont le fruit d'un travail commun et de longueu haleine ont engendré de saines relations sur le plan humain et un réseau de communications rapide qui créent à la fois un climat de collaboration et de bonne entente et une grande efficacité au niveau des réalisation.

La seconde hypothèse, soit le transfert du B.T.M. à l'O.R.T. comme une entité monolithique, entraine la perte de son nom

et donc de son identité. Sa renommée chèrement acquise et qui maintenant est reconnue mondialement mourra aussi avec son nom.

Et pourtant c'est grâce à cette réputation, bâtie à coup d'efforts, que des entreprises québécoises ont récemment décrochés d'importants contrats sur le marché international. Elle est aussi à l'origine de la création de B.T.M. International.

Serions-nous prêts à balayer tout cela du revers de la main même si, à l'heure actuelle avec les organismes déjà en place, 95% des déplacements de personnes peuvent être solutionnés?

Car les mécanismes de consultation mis au point par le B.T.M. et utilisés avec succès depuis le début des travaux du métro pour régler la grande majorité des problèmes d'interface des diverses municipalités de l'Ile peuvent très bien servir pour résoudre des problèmes semblables avec les municipalités limotrophes ou avoisinantes. L'implantation de la station de métro Longueuil dans le territoire du même nom est un exemple éloquent à ce propos.

Le B.T.M. étant un organisme à vocation technique spécialisée s'est doté de méthodes de travail et de gestion axées sur la réalisation concrète des projets qui lui sont confiés. Contrairement au COTREM, il possède un personnel qu'il a lui-même aguerri et, partant, accorde peu de mandats à des entreprises extérieures pour l'aider à réaliser son travail. Le B.T.M. pourra-t-il continuer à oeuvrer de la même manière à l'intérieur d'un O.R.T.?

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

QUESTIONS SUR LE FINANCEMENT ET LE TRANSFERT DE BTM.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #6

A. Redistribution des revenus entre les exploitants, par l'organisme régional

- Les organismes locaux devront-ils verser leurs revenus d'exploitation à l'organisme régional ou simplement en rendre compte?

- Les subventions du gouvernement seraient-elles versées partie aux organismes locaux et partie à l'organisme régional, ou la totalité à l'organisme régional?

- A quelles époques se ferait la redistribution de tous les revenus de l'organisme régional?

B. Financement à long terme

- L'organisme régional financerait-il à long terme les dépenses en immobilisations: les siennes et celles des organismes locaux?

- Si oui, quel organisme supporterait le coût du financement temporaire?

- Quel organisme aura la responsabilité du refinancement des emprunts déjà contractés par les organismes locaux?

C. Préparation des budgets de la C.U.M., de la C.T.C.U.M. et des municipalités de leur territoire

- Quelles contraintes seront imposées à l'organisme régional pour l'obliger à fournir aux organismes locaux les données requises pour la préparation de leur budget, dont certaines devront être produites au plus tard le 15 septembre précédant l'année pour laquelle les budgets devront être dressés?

D. Transfert des employés du B.T.M. à l'organisme régional

- Protection des droits acquis de tels employés.

- Partage entre l'organisme régional et certains organismes locaux de la responsabilité de la valorisation de certains avantages sociaux.

- Qu'advient-il de B.T.M. International?

E. La C.U.M. recevra-t-elle la subvention à 100% du service de la dette jusqu'à l'entrée en vigueur de la réduction proposée à 60% (décret 676-81)?

Le Livre Blanc (et son résumé) accompagnés d'une lettre du 16 juin 1982 du ministre des transports du Québec prévoit, entre autres:

- la planification de la construction, le financement des systèmes de transport à caractère régional et la redistribution des revenus entre les exploitants;

- la création d'un organisme régional de transport constitué, entre autres, des effectifs du Bureau de transport métropolitain de la Communauté urbaine de Montréal.

Ces deux (2) sujets méritent une attention spéciale.

1° CONSTRUCTION ET FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT A CARACTERE REGIONAL

Le Livre Blanc inclut dans la définition des systèmes de transport à caractère régional les trains de banlieue, les autobus régionaux, le métro souterrain et éventuellement, le futur métro de surface.

En assumant que l'organisme régional financera à long terme les dépenses en immobilisation des services régionaux ci-dessus décrits, il faudra clarifier et statuer sur les points suivants:

a) Qui aura la responsabilité de refinancer les emprunts en cours de la Communauté urbaine de Montréal pour les prolongements du métro et ceux, s'il en est, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, lorsque les titres émis l'ont été pour un terme plus court que celui prévu aux règlements?

b) Qui verserait à la Communauté, à la Commission de transport de la C.U.M. et à la Ville de Montréal les sommes requises pour pourvoir au paiement du service de la dette sur les emprunts contractés par ces organismes, aux fins de la construction du réseau initial du métro, des prolongements du métro et des dépenses en immobilisation de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal?

.../2

c) Est-ce que les versements requis le seraient par tranches, sans tenir compte des dates d'échéance du service de la dette de chaque emprunt et si oui, qui supporterait le coût du financement temporaire, advenant que les versements soient postérieurs aux dates d'échéance?

d) A quel organisme seraient versées les subventions du gouvernement du Québec? A l'organisme régional ou à l'organisme local?

Si telles subventions étaient versées à l'organisme régional, quand ce dernier verserait-il aux organismes locaux les montants applicables tant aux dépenses d'opération qu'au paiement du service de la dette et quel organisme supporterait le coût du financement temporaire de telles dépenses?

e) Les budgets de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal doivent être dressés et transmis aux municipalités de leurs territoires respectifs au plus tard le 15 octobre de chaque année, exception faite pour l'année d'une élection générale du Conseil de la Ville de Montréal, alors que cette date est reportée au 15 décembre. Toutefois, le certificat du trésorier prévu à l'article 209 doit quand même être produit le 15 septembre de chaque année.

Il faudra donc s'assurer que l'organisme régional produise à la Communauté et à la Commission de transport de cette dernière, en temps opportun, les données requises pour la production dudit certificat et la préparation de tels budgets. Une législation appropriée s'impose.

2° TRANSFERT DES EMPLOYES DU BUREAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

a) La majorité des employés de ce service de la Communauté vient de la Ville de Montréal et les bénéfices sociaux (régime de rentes, jours de maladie, etc.) leur ont été garantis lors de leur transfert de la Ville de Montréal à la Communauté, avec partage de responsabilités entre cette dernière et la Ville de Montréal.

.../3

Advenant leur transfert à un organisme régional, ces employés conserveront-ils les mêmes avantages sociaux et quelles responsabilités assumera l'organisme régional quant à la valorisation passée et future de tels bénéfices?

Il serait peut-être opportun, à l'occasion de ces transferts, de faire clarifier pour tels employés les responsabilités respectives de la Ville de Montréal et de la Communauté sur la valeur accumulée de tels bénéfices, au moment du transfert de ces employés à l'organisme régional.

b) Le Bureau de transport métropolitain n'étant plus un service de la Communauté, quel organisme poursuivrait les activités de BTM International et en assumerait les obligations, s'il en est?

c) Le crédit de la Communauté urbaine de Montréal comme emprunteur sur tous les marchés financiers peut être sensiblement affecté si des réponses précises et justifiées ne peuvent être fournies aux prêteurs, dans le contexte de cette réorganisation du transport en commun dans la région de Montréal.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

QUESTIONS RELIEES A LA CONSTRUCTION ET AU FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT A CARACTERE REGIONAL ET AU TRANSFERT DU BTM.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #7

Le Livre Blanc (et son résumé) accompagnés d'une lettre du 16 juin 1982 du ministre des transports du Québec prévoit, entre autres:

- la planification de la construction, le financement des systèmes de transport à caractère régional et la redistribution des revenus entre les exploitants;

- la création d'un organisme régional de transport constitué, entre autres, des effectifs du Bureau de transport métropolitain de la Communauté urbaine de Montréal.

Ces deux (2) sujets méritent une attention spéciale.

1° CONSTRUCTION ET FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT A CARACTERE REGIONAL

Le Livre Blanc inclut dans la définition des systèmes de transport à caractère régional les trains de banlieue, les autobus régionaux, le métro souterrain et éventuellement, le futur métro de surface.

En assumant que l'organisme régional financera à long terme les dépenses en immobilisation des services régionaux ci-dessus décrits, il faudra clarifier et statuer sur les points suivants:

a) Qui aura la responsabilité de refinancer les emprunts en cours de la Communauté urbaine de Montréal pour les prolongements du métro et ceux, s'il en est, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, lorsque les titres émis l'ont été pour un terme plus court que celui prévu aux règlements?

b) Qui verserait à la Communauté, à la Commission de transport de la C.U.M. et à la Ville de Montréal les sommes requises pour pourvoir au paiement du service de la dette sur les emprunts contractés par ces organismes, aux fins de la construction du réseau initial du métro, des prolongements du métro et des dépenses en immobilisation de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal?

.../2

c) Est-ce que les versements requis le seraient par tranches, sans tenir compte des dates d'échéance du service de la dette de chaque emprunt et si oui, qui supporterait le coût du financement temporaire, advenant que les versements soient postérieurs aux dates d'échéance?

d) A quel organisme seraient versées les subventions du gouvernement du Québec? A l'organisme régional ou à l'organisme local?

Si telles subventions étaient versées à l'organisme régional, quand ce dernier verserait-il aux organismes locaux les montants applicables tant aux dépenses d'opération qu'au paiement du service de la dette et quel organisme supporterait le coût du financement temporaire de telles dépenses?

e) Les budgets de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal doivent être dressés et transmis aux municipalités de leurs territoires respectifs au plus tard le 15 octobre de chaque année, exception faite pour l'année d'une élection générale du Conseil de la Ville de Montréal, alors que cette date est reportée au 15 décembre. Toutefois, le certificat du trésorier prévu à l'article 209 doit quand même être produit le 15 septembre de chaque année.

Il faudra donc s'assurer que l'organisme régional produise à la Communauté et à la Commission de transport de cette dernière, en temps opportun, les données requises pour la production dudit certificat et la préparation de tels budgets. Une législation appropriée s'impose.

2° TRANSFERT DES EMPLOYES DU BUREAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

a) La majorité des employés de ce service de la Communauté vient de la Ville de Montréal et les bénéfices sociaux (régime de rentes, jours de maladie, etc.) leur ont été garantis lors de leur transfert de la Ville de Montréal à la Communauté, avec partage de responsabilités entre cette dernière et la Ville de Montréal.

.../3

Advenant leur transfert à un organisme régional, ces employés conserveront-ils les mêmes avantages sociaux et quelles responsabilités assumera l'organisme régional quant à la valorisation passée et future de tels bénéfices?

Il serait peut-être opportun, à l'occasion de ces transferts, de faire clarifier pour tels employés les responsabilités respectives de la Ville de Montréal et de la Communauté sur la valeur accumulée de tels bénéfices, au moment du transfert de ces employés à l'organisme régional.

b) Le Bureau de transport métropolitain n'étant plus un service de la Communauté, quel organisme poursuivrait les activités de BTM International et en assumerait les obligations, s'il en est?

c) Le crédit de la Communauté urbaine de Montréal comme emprunteur sur tous les marchés financiers peut être sensiblement affecté si des réponses précises et justifiées ne peuvent être fournies aux prêteurs, dans le contexte de cette réorganisation du transport en commun dans la région de Montréal.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

EXAMEN DU CADRE FINANCIER PROPOSE, EN AUTANT QUE LA CUM ET LA CTCUM SONT CONCERNEES.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #8

1° Préparation des budgets de la CUM, de la CTCUM et des municipalités de leur territoire.

- Ces organismes ont des échéances à rencontrer et certaines données sont requises au plus tard le 15 septembre précédant l'année pour laquelle les budgets seront dressés. (Voir, entre autres, certificat du trésorier de la Communauté urbaine de Montréal, en vertu de l'article 209 de la loi de cette dernière). Les crédits prévus audit certificat doivent obligatoirement être inclus au budget, le conseil, le comité exécutif ou le trésorier n'ayant aucune juridiction pour modifier tel certificat lors de l'adoption du budget, à moins d'une disposition législative expresse à être adoptée, avec plusieurs autres de concordance, lors de la mise en application de certaines propositions contenues dans ce Livre Blanc.

2° Partage des revenus de la CTCUM, provenant des usagers, entre le réseau local et le réseau régional?

3° Les organismes locaux devront-ils verser leurs revenus d'exploitation, provenant des usagers, à l'organisme régional ou simplement en rendre compte?

4° Les subventions du gouvernement seront-elles versées, tant aux organismes locaux qu'à l'organisme régional, ou la totalité à l'organisme régional qui en fera la redistribution?

5° À quelles époques se ferait la redistribution de tous les revenus de l'organisme régional?

6° L'organisme régional financera-t-il lui-même les dépenses d'immobilisations: les siennes et celles des organismes locaux?

- Si oui, quel organisme supporterait le coût du financement temporaire?

- Quel organisme aura la responsabilité du <u>refinancement</u> des emprunts déjà contractés par les organismes locaux?

7° La Communauté recevra-t-elle la subvention égale à 100% du service de la dette, jusqu'à l'entrée en vigueur de la réduction proposée à 60% (décret 676-81)?

8° Préparation du programme triennal des dépenses d'immobilisations de la CUM et de la CTCUM.

9° Transfert des employés du BTM à l'organisme régional:

- Protection des droits acquis de tels employés.
- Partage entre l'organisme régional et certains organismes locaux de la responsabilité de la valorisation de certains avantages sociaux.
- Qu'adviendra-t-il de BTM International?

10° Déficit résiduel d'exploitation et coût des équipements à caractère régional, répartis sur la base du service rendu, d'une part, et de la localisation desdits équipements, d'autre part:

- Doit-on comprendre que, même pour les municipalités du territoire de la Communauté, les montants à répartir ne seraient plus en fonction de leur potentiel fiscal respectif?
- Qui aura la responsabilité de déterminer le montant dû par chaque municipalité du territoire de la Communauté?
- Qui aura l'obligation de prélever et de percevoir ces montants?
- Est-ce que la notion du potentiel fiscal sera appliquée pour toutes les municipalités situées dans le territoire sur lequel l'organisme régional aurait juridiction?
- Si oui, qui aura compétence pour établir ce potentiel fiscal d'une façon uniforme?
- Si non, les municipalités de la Communauté pourraient se voir répartir certaines dépenses de cette dernière sur la base du potentiel fiscal et certaines autres dépenses, relatives au transport en commun, selon d'autres critères à déterminer. Qui aura cette dernière responsabilité?

11° Qu'advient-il des subventions du gouvernement égales à 110% des réductions consenties pour les laissez-passer mensuels?

12° Comment sera traité le service de la dette sur les immeubles appartenant aux commissions de transport, et non couvert dans le Livre Blanc?

13° Que dire du plafonnement des subventions gouvernementales au "fonctionnement"?

- Il est primordial de définir exactement quelles seront les dépenses, tant locales que régionales, qui feront partie du coût de "fonctionnement".

14° L'évaluation du crédit de la Communauté dépendra des réponses précises apportées aux questions soulevées ci-dessus.

15° A titre d'information, l'évaluation des immeubles imposables, situés sur le territoire de la Communauté, ne représente qu'environ les deux tiers du potentiel fiscal total des municipalités comprises dans ce territoire.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

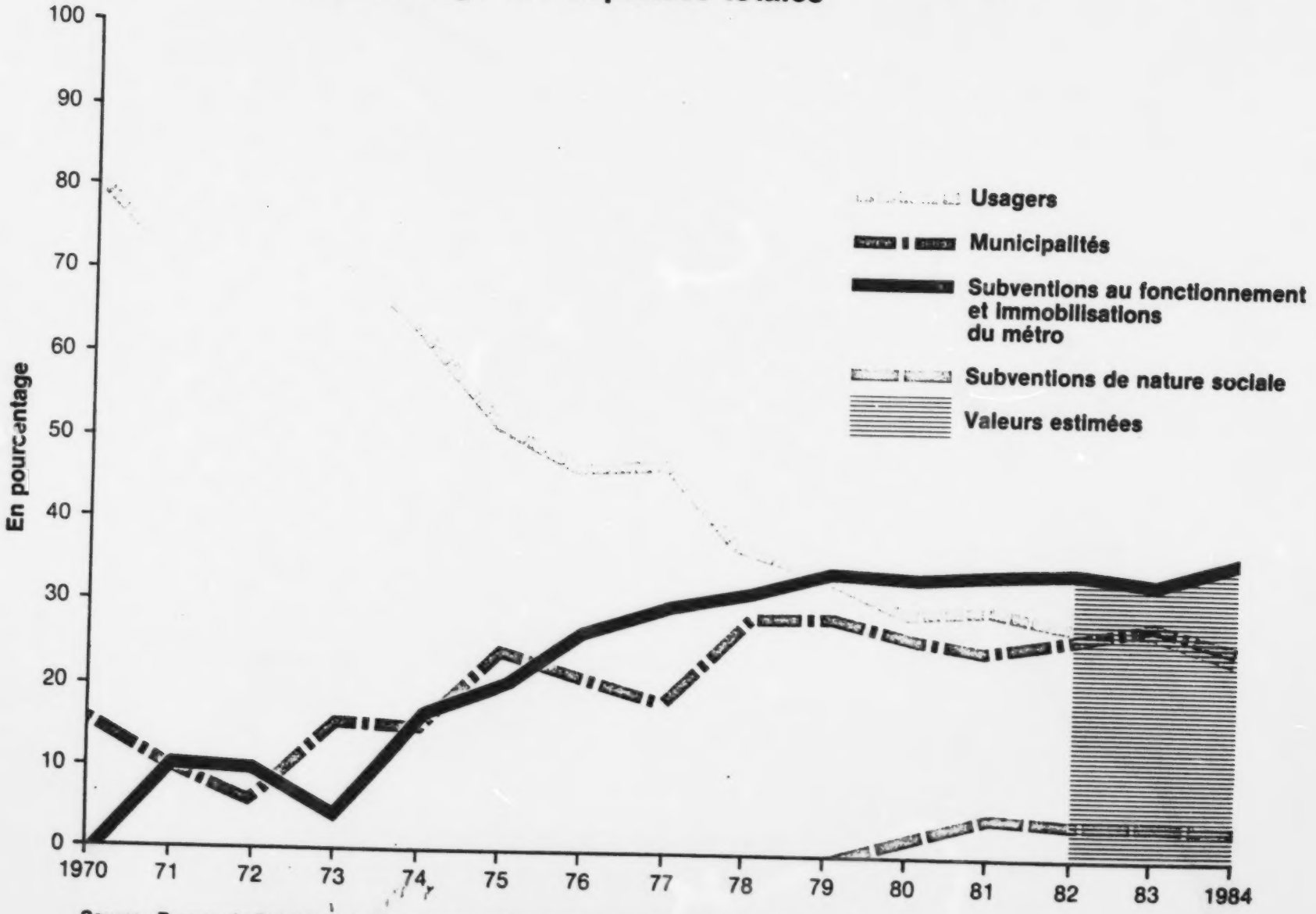
REPARTITION DES DEPENSES ET DES REVENUS DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL DEPUIS 1970.

(GRAPHIQUES)

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #9

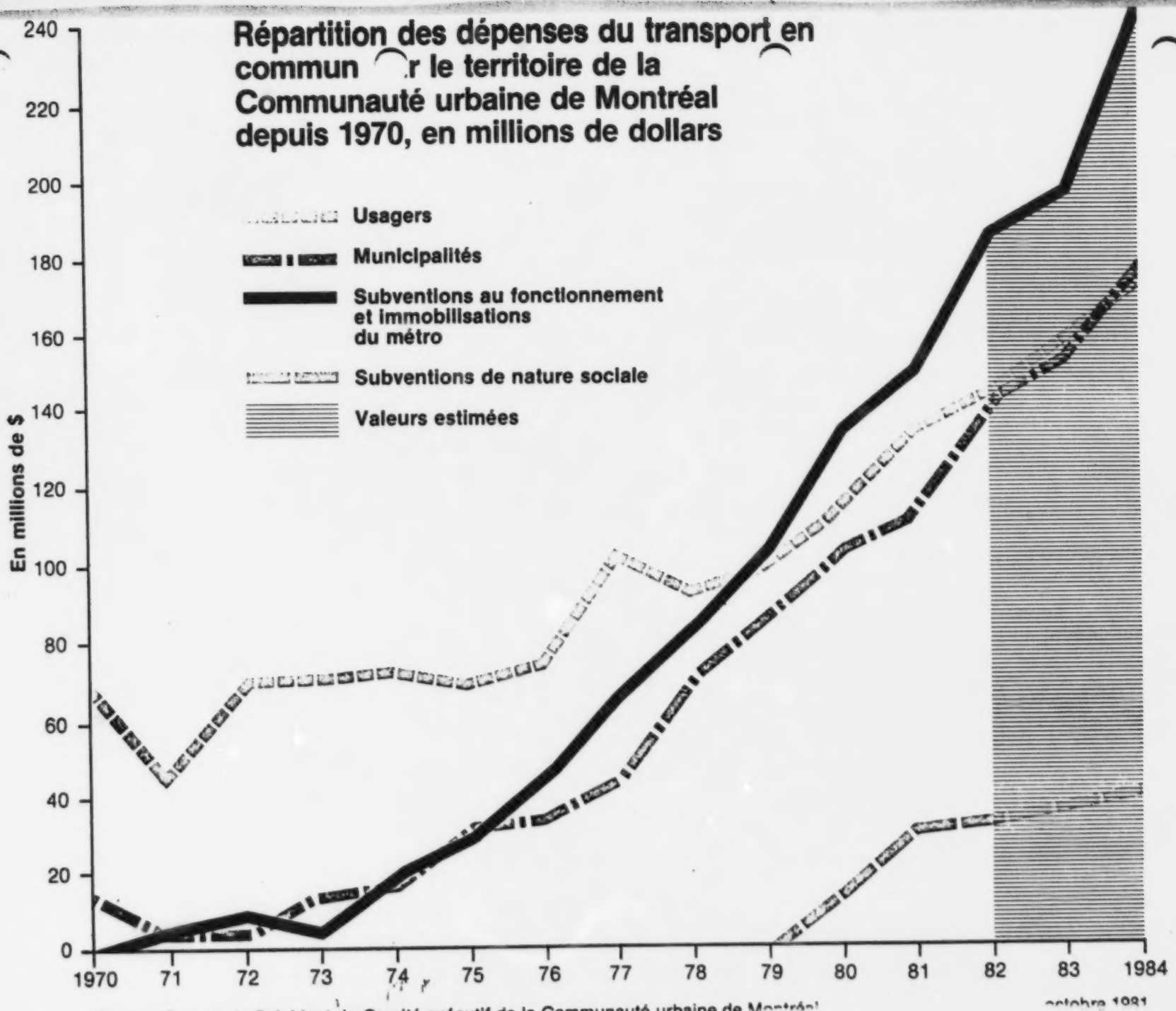
Répartition des dépenses du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1970 en pourcentage des dépenses totales



Source : Bureau du Président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal

octobre 1981

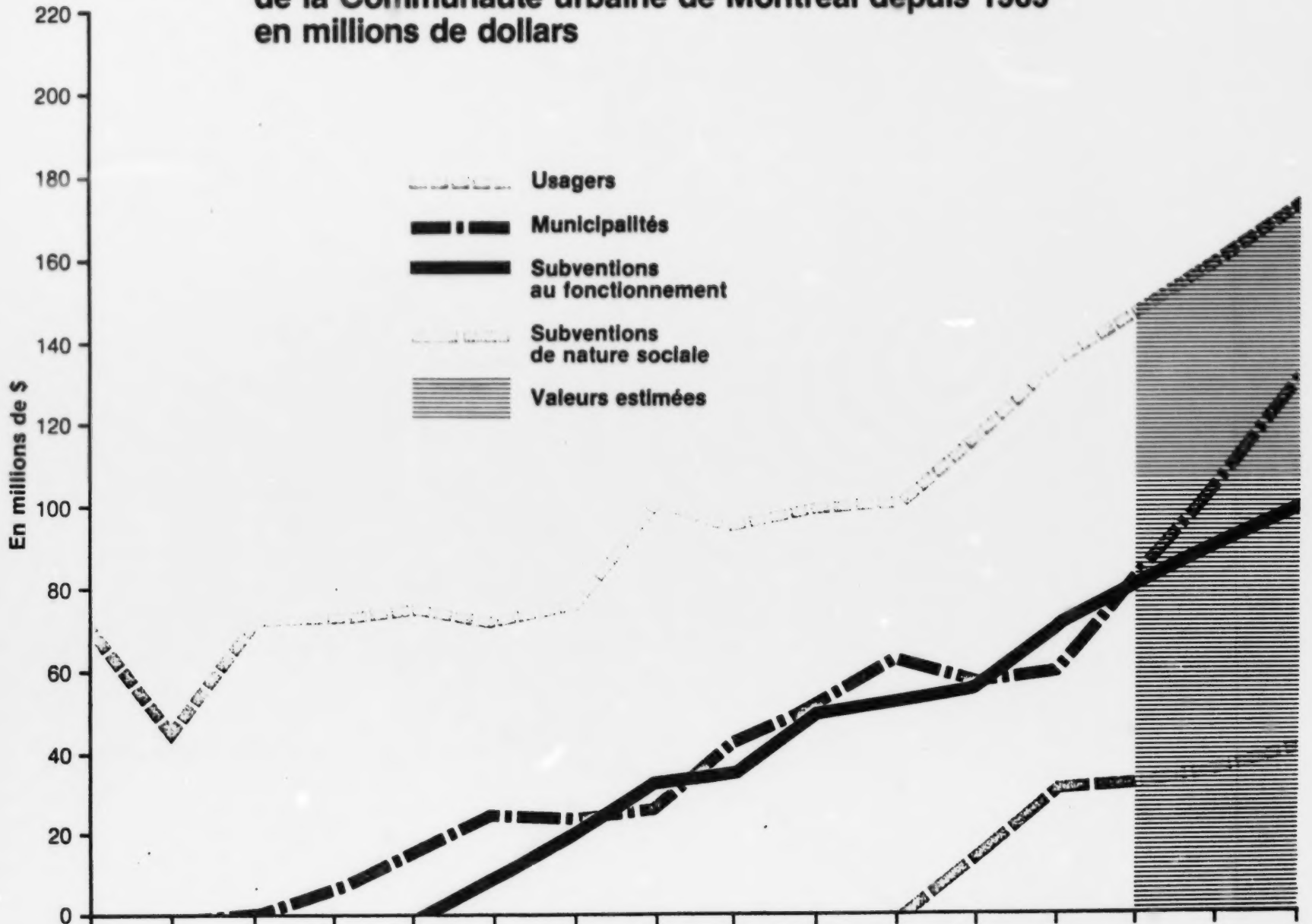
Répartition des dépenses du transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1970, en millions de dollars



Source : Bureau du Président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal

octobre 1981

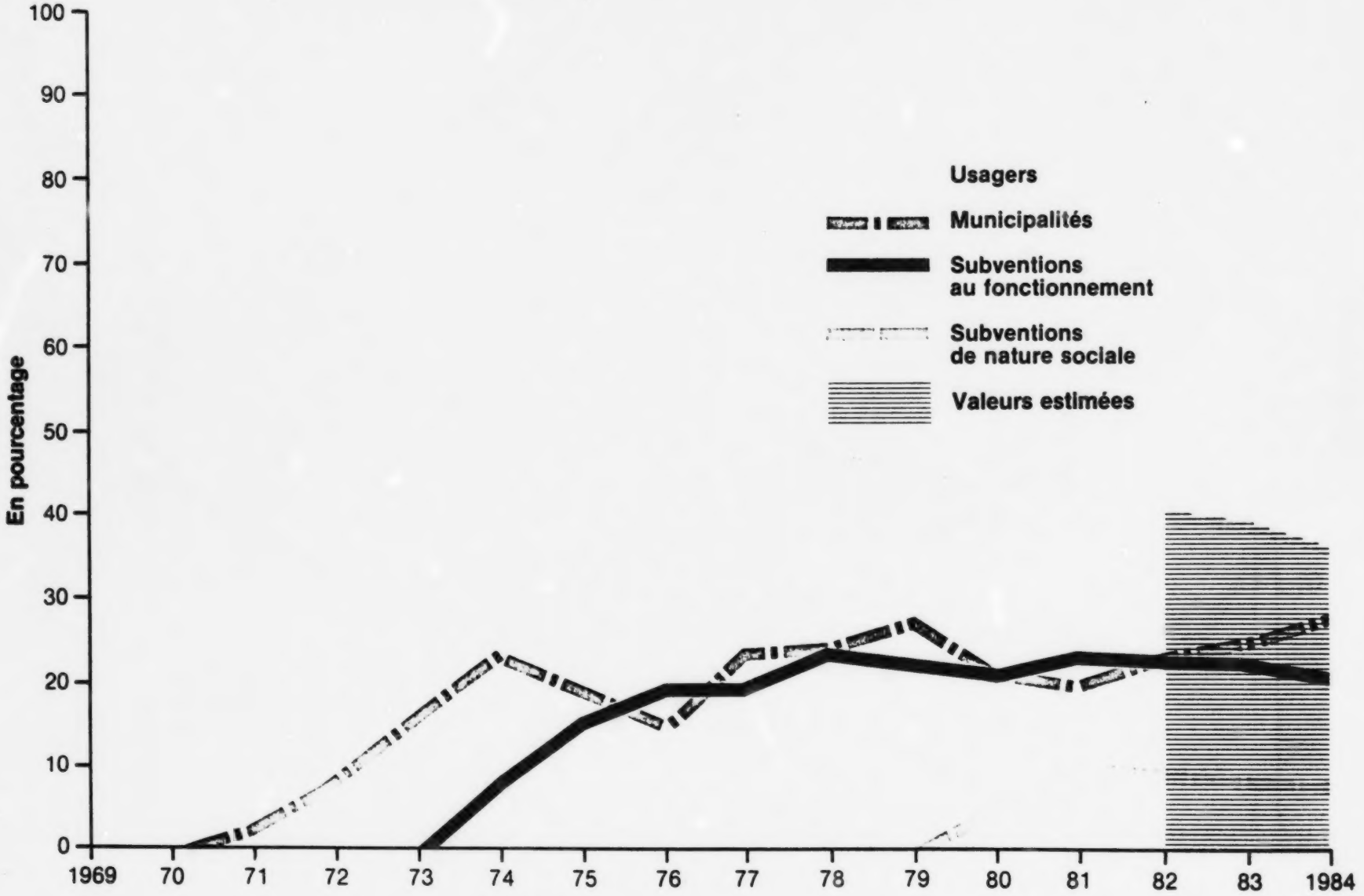
Revenus d'exploitation de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1969 en millions de dollars



Source : Bureau du Président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal

octobre 1981

Revenus d'exploitation de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal depuis 1969 en pourcentage de tous les revenus



Source: Bureau du Président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal

octobre 1981

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

TRANSPORT EN COMMUN

FINANCEMENT DES OPERATIONS

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #10

CONTRIBUTION DES PARTENAIRES

Introduction

Le fardeau fiscal supporté par les contribuables des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal a été traditionnellement plus élevé que celui des autres municipalités du Québec. Durant la période de quatre (4) années qui précéda l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, soit de 1975 à 1979, les municipalités ont été le partenaire le plus durement touché par les hausses considérables des coûts qu'ont connues les moyens de transport en commun. En effet, le fardeau supporté par les municipalités a triplé en quatre (4) ans. Durant cette même période, le fardeau du gouvernement s'est aussi accru considérablement alors que celui des usagers a fondu dans la même proportion.

Compte tenu qu'avec l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, l'impôt foncier devenait à toutes fins pratiques la seule source de financement des municipalités, le gouvernement a réaménagé sa politique d'aide au transport en commun.

Etant donné que la réforme ne corrigeait pas le problème fiscal communément appelé "effets de débordement", un mémoire était déposé en mai 1981 dans lequel il était proposé de faire

.../2

participer pleinement toute la région montréalaise au déficit et au service de dette des réseaux de transport rapide ainsi qu'au coût de l'intégration tarifaire.

Réforme de la fiscalité municipale

Sur la base des données de 1979, la politique d'aide au transport en commun devait procurer à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal des contributions gouvernementales supplémentaires estimées à $15 millions telles qu'il appert au tableau I. Cet objectif n'a pas été atteint puisque les gains nets ont été de $7,6 millions en 1980, de $14,8 millions en 1981 et celui estimé pour 1982 est de $5,7 millions. Compte tenu de l'inflation depuis 1979, le gain net aurait dû s'élever à environ $20 millions en 1982.

En contrepartie, la réduction accordée aux usagers via la subvention relative aux laissez-passer a été beaucoup plus coûteuse que prévue pour le gouvernement. De $6,6 millions qu'elle était estimée en 1979, elle passera à plus de $30 millions en 1982.

Participation des usagers

Cette politique d'aide à l'usager a eu pour effet de continuer de faire baisser la part relative de l'usager dans le coût du transport en commun. Au cours de l'année 1978, les revenus provenant des usagers couvraient 48,5% des coûts d'opérations alors qu'en

1982, ce pourcentage n'est que de 41,2% (voir tableau V). De plus, l'usager ne participe pas au financement des immobilisations du métro.

Part du gouvernement

Durant cette même période, la part du gouvernement est passée de 26,4% à 36,3% des dépenses d'opérations. La cause principale de cette augmentation imprévue a été la diminution accélérée de la participation des usagers depuis l'introduction du laissez-passer mensuel. Quant à la diminution de la participation des municipalités de 25,1% en 1978 à 22,5% en 1982, elle s'inscrit bien à l'intérieur du cadre prévu pas la réforme de la fiscalité municipale.

Mesure de plafonnement

L'analyse des solutions proposées par le gouvernement nous permet de constater que même si au cours de la dernière décennie la part des usagers a littéralement fondu, la contribution de ces derniers demeurera à peu près au même niveau. Il devient alors évident qu'avec la mesure de plafonnement le gouvernement fera participer les municipalités aux coûts relatifs aux laissez-passer, mesure que ce dernier a introduit unilatéralement dans la réforme fiscale.

.../4

Frais de financement des subventions

La politique de versements des subventions pratiquée par le gouvernement augmente artificiellement sa contribution. Ainsi, au budget 1982 de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, une somme de $13,9 millions était à recouvrer de la province pour le financement du déficit de 1979. De plus, le financement à long terme de la subvention à l'achat d'autobus a créé au gouvernement des frais supplémentaires de $0,5 millions en 1982. Ce coût ira en s'accroissant au cours des années futures.

SOLUTION PROPOSEE

Bénéficiaires non-usagers

Actuellement, les bénéficiaires non-usagers ne participent pas directement au financement du transport en commun. Le gouvernement propose que ces derniers soient comptés parmi les partenaires devant contribuer au coût du transport en commun. Cette proposition reçoit l'appui général des intervenants puisqu'elle permettra aux partenaires présents d'ajuster leur participation en fonction de leur capacité financière.

.../5

Contribution des différents partenaires

Le pourcentage de participation des différents partenaires a varié considérablement au cours de la dernière décennie, créant ainsi des variations budgétaires importantes tant au niveau du gouvernement provincial que des municipalités. Afin d'assurer une répartition plus stable des coûts, nous recommandons que des pourcentages fixes soient établis quant à la part de chacun dans le coût du transport en commun. La Communauté urbaine de Toronto utilise une telle approche et obtient des résultats concluants.

Les pourcentages attribués à chacun des intervenants devraient faire l'objet d'une étude comparative avec les autres réseaux de transport américain et européen.

Etant donné que, depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la fiscalité municipale, l'impôt foncier est devenu à toutes fins pratiques la seule source de financement des municipalités, la tarification s'avère donc un outil privilégié pour répartir les coûts selon les bénéfices reçus.

Il ne serait pas exagéré que, dans cette optique, l'usager supporte 50% des frais d'exploitation puisqu'il en est le premier bénéficiaire. Les bénéficiaires non-usagers devraient contribuer à 20% des mêmes frais. Les municipalités et le gouvernement verraient alors leurs contributions totales diminuées à 30%, soit 15% chacun .

.../6

PARTICIPATION AUX FRAIS D'EXPLOITATION

Usagers	50%
Bénéficiaires non-usagers	20%
Municipalités	15%
Gouvernement	15%
	100%

Cette formule aurait pour avantage de diminuer l'impact des effets de débordement sur les finances municipales. L'utilisation d'une formule prédéterminée de pourcentage de participation aura ainsi pour effet de diminuer l'impact des pressions de toutes parts qui peuvent être exercées lorsqu'il faut réajuster les tarifs.

L'automatisme prévu dans cette formule se compare à celui de la taxe sur l'essence ou à celui visant à déterminer le taux d'escompte de la banque du Canada.

Echéancier

Il serait utopique de croire à l'application d'une telle formule à brève échéance. Le comité conjoint Québec - Municipalités sur la fiscalité municipale reconnaissant que la participation des usagers est insuffisante, suggère qu'elle soit augmentée de 2% à 3% par année et ceci, jusqu'à ce qu'un objectif à être déterminé

.../7

soit atteint. Cette position nous semble fort raisonnable. Quant à la participation des bénéficiaires non-usagers, le rythme de progression devrait être plus rapide.

Méthode d'application

Nous avons identifié précédemment que la cause de la diminution de la participation des usagers aux dépenses du transport en commun était l'introduction du laissez-passer. D'autres analyses démontrent que les tarifs en vigueur sur le territoire de la Communauté se situent dans la moyenne des tarifs existants dans d'autres grandes villes du monde. Cependant, ces mêmes analyses démontrent que, par rapport à ces mêmes villes, le prix de la passe mensuelle sur le territoire de la Communauté se situe à la limite inférieure de l'ensemble.

Il serait donc opportun que le gouvernement songe à réduire l'escompte accordé à l'achat de la carte mensuelle. Une diminution de 30% à 20% de l'escompte aurait pour effet d'augmenter la participation de l'usager d'environ 2,5% et de diminuer la participation du gouvernement de plus de $10 millions. Pour faciliter la mise en application de cette mesure, il pourrait y avoir concertation entre les principaux intéressés, pour qu'une solution globale d'augmentation de tarifs et de diminution d'escompte ne soit pas trop astreignante pour les usagers.

C T C U M

Tableau I

ANALYSE DES RESULTATS DE LA REFORME DE LA FISCALITE MUNICIPALE

PARTICIPATION AU COUT DE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

(en millions de dollars)

	Réforme fiscal 1979	1980	1981	Projections 1982
Réduction de la participation des municipalités	15,0	7,6	14,8	5,7
Réduction de la participation des usagers	6,6	13,9	27,6	30,5
Augmentation de la participation du gouvernement	21,6	21,5	42,4	36,2

N.B. Ce tableau ne tient pas compte des intérêts en moins dû à l'accélération du versement de la subvention aux revenus pour aucune des années concernées.

Rev.: 82-09-27

C T C U M

Tableau II

EVOLUTION DES PARTICIPATIONS DU GOUVERNEMENT ET DES MUNICIPALITES POUR LES ANNEES 1980, 1981 ET 1982

(service du territoire)
(000 $)

	1980	1981	Projections 1982
Participation des municipalités			
Formule actuelle	59 317	62 042	83 095
Formule précédente	66 941	76 838	88 819
Réduction de la participation des municipalités	7 624	14 796	5 724
Participation du gouvernement du Québec			
Formule actuelle	95 345	128 292	218 426
Formule précédente	73 780	85 930	92 232
Augmentation de la participation du gouvernement du Québec	21 565	42 362	36 194
Augmentation nette des participations *	13 941	27 566	30 478

* Cette augmentation correspond au coût de la subvention aux laissez-passer.

Rev.: 82-09-27

ETABLISSEMENT DE LA PARTICIPATION DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPALITES EN 1980, 1981 ET 1982 SELON LA FORMULE ACTUELLE

(service du territoire)
(000 $)

Formule actuelle

	1980	1981	Projections 1982
Participation			
Municipalités	59 317	62 042	83 095
Province			
Subvention de fonctionnement	58 604	76 524	84 310
Subvention aux laissez-passer	13 941	27 565	30 470
Subvention pour immobilisation	3 109	1 731	5 114
Transport scolaire intégré	2 930	1 490	-
(1) Achat d'autobus et autres immobilisations	16 761	20 982	8 532
	95 345	128 292	128 426
Total des participations	154 662	190 334	211 521

(1) La Province n'a pas effectivement payé ces subventions mais elle s'est rendue responsable du service de dette.

Rev.: 82-09-27

C T C U M

Tableau IV

ETABLISSEMENT DE LA PARTICIPATION DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPALITES EN 1980, 1981 ET 1982, SELON LA FORMULE PREREFORME

(service du territoire)
(000 $)

	1980	1981	Projections 1982
Déficit régularisé à la méthode utilisée sous la formule précédente			
Déficit aux livres (part des municipalités)	59 317	62 042	83 095
Subvention de fonctionnement de la Province	58 604	76 524	84 310
Subvention de la Province pour fins d'immobilisation	3,109	1,731	5 114
Subvention au transport scolaire intégré	2 795	790	-
Différence - achat d'autobus imputé aux opérations - 70% -vs- 25%	10 057	12 589	5 119
Déficit régularisé	133 882	153 676	177 638
Participation			
Municipalités - 50% du déficit (1)	66 941	76 838	88 819
Province			
50% du déficit (1)	66 941	76 838	88 819
30% du coût des autobus	6 704	8 392	3 413
Transport intégré via commissions scolaires	135	700	-
Total des participations	140 721	162 768	181 051

(1) Selon la formule précédente, la participation du gouvernement au déficit variait entre 45% et 55% en fonction de l'achalandage. Pour les fins de cette comparaison, la participation du gouvernement a été établie à 50% du déficit.

Rev.: 82-09-27

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

PARTICIPATION AU COÛT DU TRANSPORT EN COMMUN

ANNÉES 1978 ET 1982

	1978		1982	
	$	%	$	%
OPERATIONS				
gouvernement	55 608	26,4	133 912	36,3
voyageurs	102 261	48,5	152 172	41,2
municipalités	52 887	25,1	83 096	22,5
	210 756	100,0	369 180	100,0
SERVICE DE LA DETTE - METRO				
gouvernement	47 346	60,0	86 788	64,3
voyageurs	-	-	-	-
municipalités	31 564	40,0	48 117	35,7
	78 910	100,0	134 905	100,0
TRANSPORT EN COMMUN - TOTAL				
gouvernement	102 954	35,5	220 700	43,8
voyageurs	102 261	35,3	152 172	30,2
municipalités	84 451	29,2	131 213	26,0
	289 666	100,0	504 085	100,0

82-08-31

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

TARIFICATION ET COUTS D'EXPLOITATION

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #11

I - INTRODUCTION

La proposition d'intégration des tarifs et des modes, mise de l'avant par le ministère des Transports affectera les usagers, les budgets des exploitants.

Le but du présent rapport est de commenter cette proposition en examinant les aspects reliés au cadre financier.

II - SITUATION ACTUELLE ET PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

La proposition gouvernementale s'appuie en grande partie, sur les supposées lacunes de l'organisation actuelle du transport en commun dans la région de Montréal.

Examinons cette proposition sous deux (2) aspects: la tarification et les coûts d'exploitation.

2.1 TARIFICATION

Selon le texte de la proposition, le système de tarification unique en vigueur actuellement est en grande partie responsable du mauvais état financier des transports collectifs.

On reproche donc au système actuel de ne pas être basé sur la distance parcourue; de sorte que des usagers se déplacant sur une courte distance paient proportionnellement plus que ceux qui parcourent une distance plus longue. Cette sous-tarification entraînerait une perte de revenus pour les exploitants.

Ces affirmations sont complètement erronnées car, l'enquête origine-destination 1978 de la C.T.C.U.M. démontre que la distance moyenne de parcours des usagers des trois commissions de transport est de 6,6 km et que 90% des usagers se déplacent sur une distance inférieure à 10 km.

D'un autre côté, la double tarification entre les réseaux inciterait certains usagers à éviter les modes à grande capacité tels le métro et les trains entraînant ainsi une hausse des coûts d'exploitation.

En faisant de telles affirmations, le ministère des transports fait abstraction du processus de décision rationnel du consommateur.

En effet, le principe de la rationnalité décisionnelle du consommateur dit que le choix du mode de transport est basé sur un coût généralisé bien différent du coût monétaire (le tarif).

Au niveau du choix modal, cette fonction de coût généralisé se définit à partir des paramètres suivants: le tarif, le temps d'attente, le temps de transport et le comfort. Toutes les études sur le sujet démontrent alors clairement que les paramètres de temps sont beaucoup plus importants au yeux de l'usager que le tarif.

Tout ceci démontre, sans équivoque, la gratuité de ces affirmations et détruit, du même coup, les fondements même du système tarifaire inter-modal et inter-zonal basé alors sur une analyse erronnée et incomplète.

Pourquoi, par exemple, pénaliser par une augmentation de tarif le petit nombre d'usagers qui se déplacent entre Ste-Anne-de-Bellevue et le centre-ville alors qu'ils le sont déjà par un temps de déplacement relativement long.

Le ministère estime que le système tarifaire proposé entraînerait une hausse d'achalandage global de 3% tout en augmentant les revenus légèrement.

Comme la théorie économique et les études empiriques démontrent que le taux d'élasticité tarif est inférieur à l'unité, il est impossible d'arriver, sans commettre d'erreurs de méthodologie, à une augmentation simultanée d'achalandage et de revenus.

Notons ici que l'impact d'une tarification inter-modale et inter-zonale sur l'achalandage et les revenus des exploitants a déjà été estimé au service de la Planification de la C.T.C.U.M. et que les résultats de l'étude était compatible avec la théorie économique.

Ce qui prouve que les résultats présentés dans la proposition concernant l'achalandage et les revenus reposent sur une méthodologie erronnée.

La structure tarifaire proposée, en plus d'être fondée sur une mauvaise base analytique tant au niveau de l'élaboration qu'au niveau de l'évaluation, entraînerait de nombreux désavantages pour l'usager (par exemple: implantation d'une billetterie complexe) pouvant même faire augmenter son coût généralisé.

2.2 COUTS D'EXPLOITATION

Maintenant que nous avons constaté que l'effet de la proposition tarifaire sur les revenus avait été mal évalué, examinons maintenant son impact sur les coûts d'exploitation.

L'analyse du ministère portant sur l'effet de l'intégration des tarifs et des modes sur les coûts d'exploitation est erronnée et incomplète.

En effet, plusieurs éléments comme la perte de contrôle des voyageurs, le coût d'équipements supplémentaires (ex: émettrices de billets et tourniquets sophistiqués) et l'augmentation de la fraude n'ont pas été évalués.

De plus, l'intégration des modes n'entraînerait pas nécessairement les économies d'échelle anticipées. Par exemple, une ligne de train Deux-Montagnes intégrée entrerait en double concurrence directe avec la ligne de métro 2 (ligne 2 ouest et ligne 2 est).

Une telle duplication de service amènerait plutôt une déséconomie d'échelle provoquant même une baisse de productivité des réseaux telle que le stipule une loi de la théorie économique mieux connue sous l'appellation de la "loi des rendements décroissants".

La proposition telle que présentée entraînerait une hausse du coût généralisé pour l'usager tout en provoquant des déséconomies d'échelle pour l'exploitant ce qui pourrait se traduire par des revenus plus faibles qu'anticipés et par une hausse imprévue des coûts d'exploitation.

En terminant, il ne faut pas oublier que le système tarifaire proposé favoriserait l'étalement urbain.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

DEFICIT METRO ET AUTOBUS
(UNE APPROCHE)

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #12

En 1980:

Passagers - mille

métro	659,503M
Autobus	584,420M
	1,243,923M

Total - revenus $124,565M

$1,243,923

0.1001 par passager - mille

	METRO		AUTOBUS	
COUT		79.70		187.927
REVENU	659,503 x 0.1001 =	66.02	584,42 x 0.1001 =	58.50
DEFICIT		13.68		129.427

13 septembre 1982

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE REFORME DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL.

ASPECT: TRANSPORT EN COMMUN

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #13

TABLE DES MATIERES

		PAGE
	INTRODUCTION	3
1.-	COMMENTAIRES SUR LA SITUATION ACTUELLE	4
	1.1 Proposition antérieure	4
	1.2 C.A.M	5
	1.3 Financement des infrastructures	6
	1.4 Coûts d'exploitation	6
2.-	COMMENTAIRES SUR LA PROPOSITION	7
	2.1 Dissociation des revenus et de l'émission des titres	7
	2.2 Coûts d'implantation de nouveaux équipements	7
	2.3 Participation régionale	7
	CONCLUSION	8

INTRODUCTION

Avant même de s'attaquer au fond du problème, nous estimons qu'il est important de bien faire ressortir que cette proposition est basée sur de fausses prémisses. Voici sans plus tarder une liste d'exemples de ces fausses prémisses.

- Les hausses d'achalandage des transporteurs de la région sont en très grande partie liées à l'accroissement rapide du prix de l'essence.

- La participation de l'usager a baissé en raison d'une tarification non basée sur la distance parcourue.

- Le transport en commun dans la région est financé par l'ensemble des contribuables québécois.

La suite du présent document servira à rétablir les faits pour ce qui est des fausses prémisses et à commenter la proposition elle-même en tant qu'intervenant dans la région.

1.- COMMENTAIRES SUR LA SITUATION ACTUELLE

1.1 PROPOSITION ANTERIEURE

Les diverses propositions mises de l'avant par le COTREM depuis sa création ont toujours été faites sur une base analytique incomplète. Pour bien appuyer ce point, la plupart des études démontrent que l'usager est plus sensible à la qualité de service qu'aux tarifs. L'élasticité est de l'ordre de 30% en ce qui concerne la qualité de service par rapport à une élasticité des tarifs de l'ordre de 15% à l'intérieur du territoire de la C.T.C.U.M.. De plus, toutes les analyses de coûts de déplacements (coût pour l'usager) devraient se faire en terme d'un coût généralisé qui tient compte et du tarif, et du temps de transport de l'usager.

Mentionnons également que le système de tarification unique en vigueur actuellement n'est pas en pratique aussi inéquitable que le laisse entendre le texte de la proposition. En effet, l'enquête origine-destination 1978 de la C.T.C.U.M., démontre que la majorité des usagers des trois commissions de transport se déplacent sur une courte distance. La distance moyenne de parcours est de 6,6 km et 90% des usagers se déplacent sur une distance inférieure à 10 km.

1.2 C.A.M

Les transports collectifs ont connu une hausse d'achalandage importante au cours des dernières années, causée selon le texte de la proposition gouvernementale par l'augmentation du prix de l'essence et l'introduction des laissez-passer mensuels.

Bien que l'effet positif sur l'achalandage de ces facteurs ne peut être mis en doute, il est cependant permis de croire que le facteur prédominant est l'introduction du laissez-passer contrairement à ce qui est avancé dans le texte en question.

En effet, nous estimons que l'introduction de la C.A.M a fait augmenter l'achalandage de la C.T.C.U.M. d'environ 10%.

Quant à nous, la hausse du prix de l'essence aurait entraîné dans un premier temps une augmentation relative des ventes de petites voitures.

Nous pouvons donc conclure que la hausse de contribution du gouvernement au financement du transport en commun a été causé par l'introduction du laissez-passer mensuel, initiative émanant d'une des politiques de financement du ministère des Transports du Québec. Nous croyons donc que la

structure tarifaire actuelle n'est aucunement responsable de cette hausse de contribution gouvernementale car les déplacements effectués par les usagers se font généralement sur de courte distance comme nous l'avons déjà souligné.

1.3 FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Le texte gouvernemental énonce le fait que l'ensemble des contribuables du Québec finance maintenant en grande partie un service de transport en commun exclusif à la région de Montréal. A ce sujet il est bon de souligner d'une part la non participation de la province au financement des réseaux locaux de rues et d'autre part la participation de la région de Montréal (± 40% de la population de la province) au financement des infrastructures routières dans des régions éloignées.

1.4 COUTS D'EXPLOITATION

A première vue, il semble peu probable que l'intégration des réseaux entraîne des économies d'échelle. De fait, les réseaux des diverses commissions de transport ne sont pas en concurrence directe puisqu'ils desservent des territoires juridiques différents. Dans le cas de Longueuil, un retrait de la C.T.C.U.M. entraînerait que le réseau de la C.T.R.S.M. devrait transporter les usagers présentement desservis. Certains projets gouvernementaux mis en oeuvre récemment ont introduit une certaine concurrence entre les modes.

(Deux-Montagnes/Montréal, train, métro). Jusqu'à présent, l'introduction des modes à haute capacité n'a pas entraîné les économies d'échelle espérées à cause de l'obligation de maintenir un réseau de surface de qualité suffisante pour les déplacements locaux ou non reliés aux lignes rapides. Ce besoin est d'autant plus accentué durant les périodes creuses d'une journée de semaine, les samedis et les dimanches.

2.- COMMENTAIRES SUR LA PROPOSITION

2.1 DISSOCIATION DES REVENUS ET DE L'EMISSION DES TITRES

En tant qu'opérateur, il est anormal de constater que des organismes différents contrôleront les revenus, les voyageurs et émettront des titres. De plus, on peut se demander sur quelle base le partage des revenus pourra s'effectuer de façon précise et acceptable.

2.2 COUTS D'IMPLANTATIONS DE NOUVEAUX EQUIPEMENTS

Les nombreux équipements de contrôle, les nouveaux tourniquets et les nouvelles émettrices de titres entraînent des coûts non-évalués dans la proposition.

2.3 PARTICIPATION REGIONALE

La participation régionale financée par l'essence, l'immatriculation et la taxe sur la masse salariale serait en grande partie défrayée par les citoyens de la C.U.M. qui représentent plus de 60% de la population de

la région métropolitaine. En résumé, nous pouvons affirmer que les contributions se retrouvent toujours là où est la densité de population.

Dans un souci d'équité pour la région, il ne faudrait pas limiter la participation financière aux postes de péage existants. En terme d'équité d'ailleurs, nous pouvons nous questionner sur le fondement même de cette alternative "régionale".

CONCLUSION

Après avoir confirmé que la proposition repose sur de fausses prémisses, nous émettons des doutes sur la proposition elle-même. De fait, nous avons remarqué que le poids institutionnel proposé ne correspond pas à la réalité des déplacements. Par exemple, les couronnes nord et sud représentent 25% du conseil de l'O.R.T., alors que seulement 2% des déplacements originent de celles-ci.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

ECHELLE DE TARIFS DANS PLUSIEURS VILLES AU 1er FEVRIER 1982.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #14

ECHELLE DE TARIFS AU 1ER FEVRIER 1982

Ville	Date du changement	Population Zone urbaine	Espèce	Coût de la correspondance	Zone	Passe	Tarifs spéciaux		
							Personne âgée	Enfant	Etudiant
Atlanta	81-07-01	1,6 M	0,60$	gratuit	non	5,00$ semaine 21,00$ mois	0,30 hors affluence		
Baltimore	81-06-28	1,7 M	0,60$ 0,75$ express 1,50$ service spécial	gratuit 0,10$	jusqu'à 1,25$	22,50$ à 61,50$	0,20$		0,40$ 0,55$ express
Boston autobus	81-08-01	2,7 M	0,50$ 1,00$ à 1,50$ express		0,35$ à 1,50$	18,00$ à 56,00$	gratuit hors affluence 1/2 tarif affluence	1/2 tarif	1/2 tarif
Boston Rapid Transit	82-05-01	2,7 M	0,60$	gratuit	0,30$ à 1,60$	22,00$ à 40,00$	gratuit hors affluence 0,30$ affluence	0,30$	0,30$
Chicago	81-07-06	6,7 M	0,90$ 1,00$ express 0,60$ spécial	gratuit 0,20$	non	40,00$	0,40$ 0,50$ express 0,25$ spécial	0,40$ 0,50$ express 0,25$ spécial	0,40$ 0,50$ express 0,25$ spécial
Cleveland	81-08-09	1,8 M	0,60$ 0,75$ express 0,25$ spécial	gratuit 0,15$	non	6,00$ semaine 7,50$ semaine express 24,00$ mois 30,00$ mois express	gratuit hors affluence 1/2 tarif		0,30$ avec token
New Orléans	82-04-30	1,1 M	0,60$ 0,75$ express 0,30$ spécial	0,05$	non	-	hors affluence 1/3 du tarif		
New York Transit Authority	81-07-03	10,7 M	0,75$ 2,50$ express 5,00$ spécial	gratuit	non		0,35$		0,05$ à 0,35$

.../2

Ville	Date du changement	Population Zone urbaine	Espèce	Coût de la correspondance	Zone	Passe	Tarifs spéciaux Personne âgée	Enfant	Etudiant
Philadelphia SEPTA	81-08-30	4,1 M	0,70$ 0,50$ à 2,75$ spécial	0,15$ à 1,55$	0,35$ à 1,35$	9,00$ 21,50$ à 35,00$	gratuit hors affluence 0,35$ affluence	0,50$	0,50$
San Francisco BART	81-06-30	3,2 M	0,50$ à 1,75$	gratuit 0,50$ pour 2 métros autobus		-	0,10$ avec token	0,10$ avec token	
Calgary	82-01-01		0,75$ 0,85$ express	gratuit	non	28,00$	-	0,60$	0,60$
Edmonton	82-04-05		0,75$	gratuit	non	27,00$	gratuit	0,40$	-
Montréal	81-08-01		0,75$ 0,60$ avec token	gratuit	non	21,00$ 8,00$ à tarif réduit	0,25$	0,25$	0,25$
Ottawa	82-01-01		0,75$ 1,50$ express	gratuit	non	24,00$ 16,00$ tarif réduit 30,00$ express	0,40$ 0,70$ express	0,40$ 0,70$ express	0,40$ 0,70$ express
Toronto	82-01-03		0,625$ avec token 0,75$ 1,50$ express	gratuit	non	32,30$	31,3$ avec token	0,20$ avec token 0,25$	31,3$ avec token 0,40$
Vancouver	82-04-12		0,75$	gratuit	non	30,00$ 15,00$ à tarif réduit	0,30$	0,30$	0,35$

JHO/ha

Le 20 septembre 1982

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

ORGANISATION DES SERVICES

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #15

Quel est le problème du transport en commun?

- 95% des déplacements desservis par les 3 Commissions: CTCUM, CTL, CTRSM

- le reste des déplacements est marginal et est pour l'ensemble un problème marginal.

Le problème est donc: a) de tarification non intégrée d'une commission à l'autre b) financier.

Solution proposée n'est-t-elle pas "tuer une mouche avec un marteau".

HISTORIQUE

En 1961 Montréal commence la construction du Métro pour résoudre ses problèmes de circulation en son centre. Le Métro est la solution. On le voit, lors de grève où seul le Métro ne fonctionne pas.

En 1970 Création de la CUM, le Métro passe à la CUM et création du B.T.M.

La planification des prolongements est faite par Montréal puis par la CUM et répond aux besoins de la population.

Toutefois, les problèmes financiers surviennent; on a plus d'argent pour construire des prolongements où l'on doit s'adresser au gouvernement supérieur.

Deux solutions possibles s'offrent au gouvernement puisque celui-ci est en faveur des transports en commun:

1- Des subventions;
2- Nouvelles sources de taxation.

Le gouvernement choisi la première formule mais contrairement à l'épuration des eaux il veut planifier lui-même plutôt que de laisser cela aux élus locaux.

En 1982 Le trou financier:

1- Déficit d'opération;
2- Dette du Métro.

On veut trouver de nouvelles sources de financement en agrandissant le club des membres et en réaménageant les tarifs.

Quatre défauts majeurs du projet ORT:

1- Domaine de compétence;
2- Nature de l'organisation;
3- Les tarifs;
4- Partage des coûts.

1- Domaine de compétence

Les trois commissions de transport regroupent 95% des déplacements. Un organisme consultatif pourrait tenter de trouver des solutions pour régler les problèmes régionaux entre ces trois commissions et ceux de la couronne périphérique. De toute façon, les MRC touchés semblent très peu impliqués et intéressés par le transport en commun.

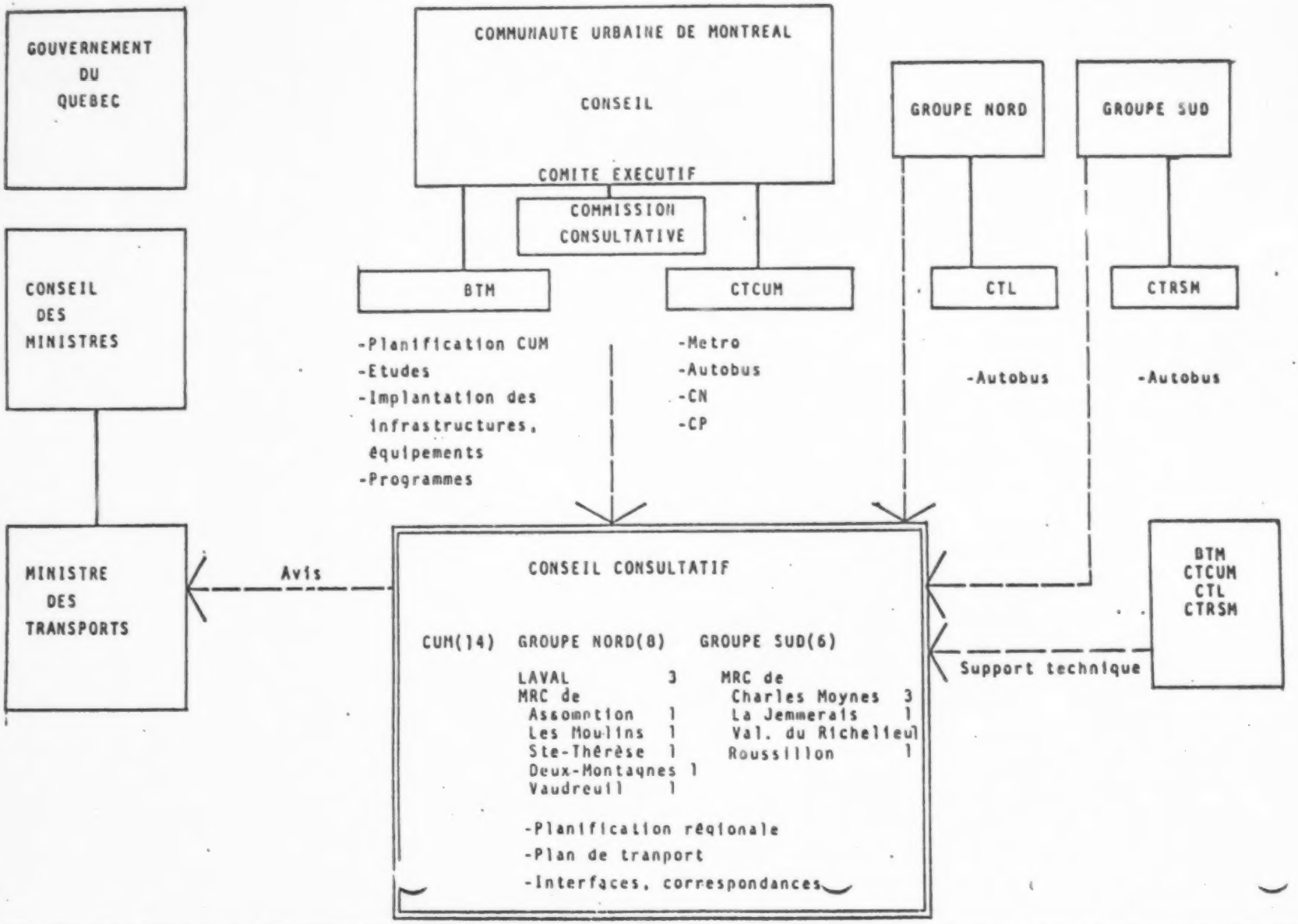
La CUM sera remaniée en profondeur par la Loi 46. Elle n'est pas en application encore. Le moment semble peu propice pour changer encore le mode d'application avant d'avoir vu comment cela pourra fonctionner.

2- Nature de l'organisation

Voir organigramme

ORGANISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

DANS LA REGION DE MONTREAL



3- Les tarifs

A)

	Baisse du tarif	Hausse de tarif
CUM	5 110 déplacements	111 705 déplacements
Rive Sud	15 945 déplacements	26 600 déplacements
Laval	18 035 déplacements	3 395 déplacements

On voit que la population de la CUM est nettement désavantagée. C'est elle qui fait les frais des baisses de tarifs à Laval principalement. De plus, c'est elle qui paye pour les hausses de revenus de la part des usagers. Cela vient en contradiction avec 2 énoncés du livre blanc:

1- Baisser les tarifs pour les courts déplacements. Il n'y a aucune baisse de tarif pour ceux-ci;

2- Revitaliser les quartiers anciens. C'est à cette population que l'on fait payer les baisses de tarif à Laval et sur la rive sud.

B) Le zonage est inacceptable pour la CUM. A l'origine de la CUM il y avait une volonté d'avantage et taxe égale. Comme tout le territoire paye une taxe de transport, tout le monde devrait payer le même prix de transport.

Il devrait donc y avoir 2 zones de tarifs au maximum sur le territoire de la CUM.

4- Partage des coûts

A) Dépenses d'immobilisation

L'ORT n'a pas de source de taxation propre et les emprunts pour de nouveaux projets devront être faits par des organismes ayant un pouvoir d'emprunt.

Comment imaginer que l'ORT décide des dépenses d'immobilisation et que la CUM minoritaire dans cet organisme doivent garantir les emprunts même si elle est opposée au projet.

B) Dépenses d'exploitation

Les déficits résiduels dû au métro ne devraient pas être partagés suivant les trains-heures parcourus dans le territoire desservi mais plutôt suivant les passagers-milles parcourus par les résidents d'un territoire donné. Ainsi Laval participerait au déficit du métro parce que 15 000 de ces citoyens empruntent le métro chaque jour et sa participation serait égale au passager-mille parcouru par cette clientèle par rapport au total.

Le 23 août 1982

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

COMMENTAIRES SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #16

Référence

Page 19 - paragraphe 3.4

Le financement du transport en commun

L'analyse de l'effort financier déployé actuellement par les usagers, les municipalités et le gouvernement permet de dégager les éléments suivants:

- les dépenses ont crû rapidement au cours des cinq dernières années;
- la contribution relative des usagers a baissé de manière importante;
- la contribution du gouvernement a augmenté à un rythme deux et même trois fois plus rapide que celle des autres partenaires;
- ces deux derniers facteurs ont mené à un déséquilibre des contributions relatives des différents partenaires;
- des services et des équipements, financés par les municipalités de la CUM, profitent à l'ensemble de la région;
- la tarification des commissions de transport, à l'intérieur de leurs territoires, ne tient pas compte de la distance franchie par l'usager."

Commentaires

Les deuxième, troisième et quatrième éléments de cette citation sont interreliés et font ressortir comme principal problème du financement du transport en commun, la baisse importante de la contribution relative des usagers.

Une fois ce problème identifié de façon très claire, il ressort de la proposition gouvernementale que la participation de l'usager ne sera pas modifiée en pourcentage des coûts totaux.

Ainsi, environ 7% des usagers verront leur participation augmentée de 10%, et 15% subiront une hausse de tarif de moins de 10%. En contrepartie, 7% des usagers bénéficieront d'une baisse de tarif. Enfin, 71% des usagers verront leur participation maintenue au présent niveau.

Il est de plus étonnant de remarquer que 56% des usagers en provenance de Laval et 31% des usagers en provenance de la Rive-Sud immédiate jouiront d'une baisse de tarif lors de l'implantation de cette proposition.

Le cinquième élément qualifie à juste titre de régionaux certains services et équipements financés par les municipalités de la C. Il est regrettable que la proposition gouvernementale n'ait reconnu que partiellement cette situation de fait.

...rence	Commentaires
... 20 - paragraphe 3.4.2	
...a contribution des différents partenaires	
Alors que les dépenses ont augmenté au rythme de 0,2%, les revenus provenant des usagers ont augmenté en moyenne de 10,6% par année entre 1977 et 1981: ... 125 000 000 $ à 187 000 000 $, accroissement qui résulte à la fois d'une augmentation de l'achalandage (4,3%) et de la hausse des tarifs (6,3%). Il s'ensuit une baisse importante de la contribution relative des usagers qui est passée de 46% à 33% pendant cette période (Figure 8 et Tableau 1). Une telle tendance ne pourrait être maintenue encore longtemps."	Le problème de la participation de l'usager est encore soulevé, mais les solutions ne vont pas dans le sens de corriger cette situation.
Les municipalités ont vu ainsi leur participation relative passer de 26% à 24%, entre 1977 et 1981, profitant largement de la nouvelle politique d'aide gouvernementale en vigueur depuis 1980."	Cette affirmation me paraît quelque peu exagérée, puisque les tableaux que nous consulterons, démontreront que le gain net des municipalités, au chapitre du transport en commun dans la réforme de la fiscalité municipale, n'a pas été atteint au cours de l'année 1980. En contrepartie, nous remarquons qu'en 1982 ce gain a tendance à être beaucoup moindre que celui calculé lors de la réforme fiscale.
... 22 - paragraphe 3.4.3	
...es effets du mode de financement actuel	
...Pour les usagers	
...e mode de financement présentement en vigueur a comme effet de maintenir la participation des usagers ... bas niveau.	La diminution de la contribution relative des usagers est causée, selon ce document, par le rabais consenti à l'achat de la carte d'abonnement et par la tarification uniforme.

3/

'rence

n effet, malgré une augementation récente de l'acha-
ndage sur les réseaux de transport, la contribution
elative des usagers ne cesse de diminuer. Ce phéno-
ène, dû en partie au rabais consenti à l'achat d'une
arte d'abonnement, tire également son origine du main-
ien, à l'intérieur des territoires juridiques des com-
issions de transport, d'une tarification uniforme qui
nsiste à percevoir un tarif unique quelle que soit
distance parcourue. Une tarification uniforme fait
n sorte que les usagers se déplaçant sur de courtes
istances paient proportionnellement plus que ceux par-
ourant une distance plus grande.

ur ailleurs, l'absence d'intégration des tarifs entre
es réseaux oblige les usagers à payer un double tarif
orsqu'ils utilisent plus d'un réseau, sans égard à la
istance parcourue."

Commentaires

Nous souscrivons au premier de ces deux arguments, mais nous ne pouvons souscrire au deuxième, puisque la tarification uniforme est en vigueur depuis plus d'une décennie. Etant donné que ce n'est pas un phénomène nouveau, nous ne croyons pas que cela contribue à diminuer la part relative des usagers.

e 23 - paragraphe 3.4.3 (suite)

es effets du mode de financement actuel

Pour les exploitants

'un autre côté, la double tarification entre les ré-
eaux incite certains usagers à éviter les modes de
ransport à grande capacité tels que le métro et les
rains, entraînant ainsi une hausse du coût pour les
xploitants."

Que peut bien signifier l'expression "certains usagers"? Est-ce un phénomène qui peut être quantifié?

Cette affirmation semble pour le moins très vague.

Pour les municipalités

lors qu'on assiste à une croissance considérable du
oût du transport en commun, la contribution relative
s mur palités a eu tendance à diminuer ' rement.

Si la contribution relative des municipalités a une tendance à diminuer légèrement, nous comprenons mal cette citation où il est fait mention que les municipalités avaient profité largement de la nouvelle pol' ique d'aide gouvernementale.

rence

r ailleurs, on doit constater que tout accroissement
leur contribution est sérieusement miné car leur
ique source de financement, l'impôt foncier, est dé-
largement sollicitée.

note de plus que les municipalités situées hors de
île de Montréal profitent des services de transport
la CUM sans contribuer au coût de ces services. Il
t vrai qu'en contrepartie la CUM tire profit de la
ésence de banlieusards sur son territoire."

Commentaires

Nous espérons que la nouvelle formule de financement ne viendra pas miner sérieusement l'unique source de financement des municipalités, soit l'impôt foncier.

Advenant que les résultats escomptés dans la proposition gouvernementale soient plus défavorables aux municipalités, l'effet sur les contribuables de ces dernières pourrait être catastrophique.

Au deuxième paragraphe de la citation, il est mentionné que les municipalités situées hors de l'Île de Montréal profitent des services de transport de la CUM, sans contribuer au coût de ces services. Nous comprenons très mal que la proposition gouvernementale n'est pas donné de suite concrète à cette affirmation, si ce n'est qu'une mince contribution provenant de la région au déficit du réseau de métro. Il faut cependant ajouter qu'une grande partie de ces revenus de région seront contribués par des citoyens de la CUM.

Par le gouvernement

effet, la disparité des taux de croissance a abou-
à un déséquilibre de l'effort financier de chacun
a même eu pour conséquence de faire du transport
commun à Montréal un service qui, bien qu'exclusif
cette région, est financé principalement par l'en-
mble des contribuables du Québec."

Il ne faut pas oublier que la participation des contribuables de la grande région de Montréal au financement de la Province est plus importante, en pourcentage, que la population résidant dans ce même territoire.

Les réseaux routiers inter-provinciaux, qui se veulent être le pendant du transport en commun à Montréal, sont aussi financés par les contribuables de cette dernière région.

En contrepartie, l'effort fiscal demandé aux contribuables de la région de Montréal est supérieur à celui de la plupart des autres régions.

5/

Référence	Commentaires
	Nous pouvons citer à cet effet que les coûts de la police judiciaire de la Communauté urbaine de Montréal et de deux autres villes avoisinantes sont à la charge des contribuables locaux, alors qu'à l'extérieur, cette même dépense est à la charge des contribuables de toute la Province, incluant ceux de la région de Montréal. Il faut donc éviter d'isoler la participation du gouvernement du Québec au transport en commun dans la région de Montréal, des autres formes de contribution de ce même gouvernement pour les régions extérieures.
Page 31 - paragraphe 5.1.5 A TORONTO La grande région de Toronto "Les immobilisations et le déficit annuel d'exploitation de la TATOA sont entièrement à la charge du gouvernement."	La proposition gouvernementale ne retient pas cette approche puisque 30% des dépenses d'immobilisations et 70% du déficit résiduel de fonctionnement des réseaux régionaux seront à la charge des municipalités.
Page 39 - paragraphe 6.2 Le financement "La révision de cette politique de financement devra s'articuler autour de certains objectifs quant à la croissance des montants à financer et à la participation des divers partenaires: — viser un meilleur contrôle des dépenses des organismes de transport;	Le deuxième objectif devient primordial dans la présente proposition puisque les municipalités devront assumer 30% des coûts d'immobilisations et 70% des déficits d'exploitation des réseaux régionaux. Dans cette optique, certains développements devront même être remis en question et selon un ordre de priorité très sévère. Ainsi, la ligne no 6 parallèle à la ligne

rence	Commentaires
développer les infrastructures à un rythme qui tient compte de la capacité des partenaires de payer les immobilisations et les frais additionnels d'exploitation;	no 5 devrait faire l'objet d'études en profondeur, quant à son coût et à sa nécessité en fonction de la population à desservir et de son utilisation future par rapport aux coûts d'opérations et d'immobilisations.
répartir les responsabilités financières entre les intervenants de manière à les sensibiliser à un développement rationel des réseaux;	
faire participer tous les bénéficiaires, y compris les non-usagers, au financement du transport en commun;	
accroître la contribution relative des usagers;	Le cinquième paragraphe n'a pas fait l'objet de proposition concrète de la part du gouvernement, sauf en ce qui concerne le tarif de zone.
répartir le coût du transport en commun entre les municipalités en fonction du service rendu sur leur territoire.	Le sixième paragraphe fait abstraction des effets de débordement qu'une municipalité doit assumer lorsque des contribuables de l'extérieur viennent consommer des services sur son territoire. C'est malheureusement la solution que le gouvernement a retenu (c.-à-d. métro).
42 - paragraphe 7.2.1	
palier régional	
uant au métro souterrain, son caractère régional mble moins évident puisque la plupart des stations istantes sont situées sur le territoire de la lle de Montréal. Son rayonnement, par contre, borde largement ce territoire ne serait-ce que rce qu'une proportion significative de sa clientè- provient de l'extérieur de la ville de Montréal. s stations Longueuil et Henri-Bourassa, situées x extrémités du réseau, sont parmi les plus halan s, ce qui laisse entrevoir des pr ions portan es pour une extension éventuelle du réseau les zones fortement urbanisées à l'extérieur	Le principe retenu par le gouvernement pour considérer qu'un réseau a un caractère régional, soit celui du transport interterritoire, ne s'applique pas au métro. Cependant, le gouvernement reconnaît à juste titre l'importance du rayonnement du métro pour la région tout entière et cite comme exemple l'achalandage des stations Longueuil et Henri-Bourassa. Il est regrettable que la proposition ne donne que des suite partielles à cette constatation. La contribution de 3,6% de la Rive-Sud immédiate et de 30% des revenus dits de région ne compense que très partiellement our les effets de débordement.

érence	Commentaires
e 51 - paragraphe 8.1	
a nécessité d'une révision du cadre financier	
La révision du partage du fardeau financier entre les artenaires doit tenir compte des faits suivants: la contribution des usagers a baissé de manière importante, alors qu'ils sont les premiers bénéficiaires du transport en commun; les bénéfices de certains des services et des équipements, financés par les municipalités de la CUM, s'étendent à l'ensemble de la région; le gouvernement participe au financement des services et des équipements dans une proportion qui, de l'avis de plusieurs, dépasse les bienfaits ressentis par l'ensemble de la population du Québec et qui, à tout le moins, a atteint un seuil critique; certains bénéficiaires du transport en commun ne contribuent pas directement à son financement."	Le rappel fréquent de la baisse de la contribution des usagers nous étonne lorsque l'on constate que les résultats de la proposition ne corrigent pas cette anomalie. Si les bénéfices des services et équipements de la CUM s'étendent à l'ensemble de la région, la proposition ne le reconnaît que partiellement. La participation du gouvernement au transport en commun de la région ne peut être isolée des autres participations du gouvernement à d'autres programmes bénéficiant plus aux autres régions de la province.
Ces facteurs amènent le gouvernement du Québec à penser que la contribution globale payée par l'usager, qui st actuellement de 33%, devrait augmenter graduellement t raisonnablement au cours des prochaines années."	Aucun mécanisme n'a été prévu dans la proposition pour atteindre cet objectif. Le comité conjoint sur la fiscalité municipale suggère d'augmenter la participation des usagers de 2% à 3% par année et ceci, jusqu'à ce qu'un objectif à être déterminé soit atteint.
es municipalités: un fardeau lourd et mal partagé	
Pour ces motifs, les municipalités contribuent de façon importante au transport en commun et, dans certains as, le fardeau devient de plus en plus lourd. Ceci	La proposition fixe à 30% la part des municipalités de la CUM aux financements des coûts en immobilisations du métro, alors qu'elle limite à 10% la part de la région. De plus, une partie

·nce	Commentaires
vrai en particulier pour les municipalités de la l qui supportent seules le coût de certains équipe- its qui, comme le métro, profitent largement à l'en- ble de la région.	du financement régional sera payée par les citoyens de la CUM.
contribution des municipalités doit être revisée ir tenir compte tant de l'ampleur des coûts que de nécessité d'en assurer un partage équitable."	
54 - paragraphe 8.2	
contribution gouvernementale	
ıtroduction d'une mesure de plafonnement de façon à que les subventions gouvernementales au fonctionne- nt ne puissent dépasser la contribution municipale, ns le cas des réseaux locaux, ou le total de la ntribution municipale et régionale, dans le cas des seaux à caractère régional,"	Le total des subventions gouvernementales pour fins de fonctionnement et relatives aux laissez-passer sera plafonné au niveau de la contribution des municipalités. Pour la CTCUM, cette proposition signifie qu'en pratique le gouvernement assumera à l'avenir 50% du déficit, sans tenir compte du manque à gagner occasionné par l'escompte sur les laissez-passer. Cette proposition aura pour effet de faire absorber par les municipalités une partie des coûts occasionnés par la politique gouvernementale de subvention aux laissez-passer. Il est important de mentionner que seules les municipalités de la CUM devront faire face à ce coût supplémentaire. La subvention pour fins de fonctionnement devient une contribution au déficit résiduel, ce qui est l'opposé de ce qui était proposé par le gouvernement dans la réforme de la fiscalité municipale: "Donc l'aide au déficit d'exploitation des organismes de transport est remplacée par une subvention versée en proportion des revenus générés par les services réguliers de transport en commun des organismes." (1)

(1) Réforme de la fiscalité municipale et du financement des communautés urbaines et régionales et du transport en commun, Québec, novembre 1979, p.22.

Référence	Commentaires
Page 55 - paragraphe 8.4.1 La nécessité d'une contribution régionale "A l'heure actuelle, les équipements à caractère régional ne sont financés que par les municipalités de la CUM et la Ville de Longueuil, ce qui s'avère inéquitable puisque d'autres municipalités de la région en tirent également profit."	Dans la proposition gouvernementale, l'iniquité n'est pas corrigée, puisque la participation des municipalités de la CUM sera augmentée par l'abolition de la subvention à 100% du coût des immobilisations, dont les travaux ont été entrepris après le 1er janvier 1980. Seule une participation de 10% de source régionale vient compenser la non-participation des autres municipalités de la région qui tirent également profit des équipements à caractère régional sur le territoire de la CUM.
"A cet effet, le gouvernement considère que les dépenses suivantes devraient être financées par de nouvelles sources de financement perçues à l'échelle régionale: . 10% du service de dette résultant des équipements à caractère régional; . 30% des déficits d'exploitation des services régionaux après subventions gouvernementales; . 100% du coût de l'intégration tarifaire entre les réseaux."	Selon la proposition gouvernementale, les besoins financiers de l'organisme régional de transport auraient été de $54 millions si le nouveau régime avait été instauré en 1982 et les sources estimées de revenus auraient été de $57 millions. Il est à présumer que la différence, soit $3 millions, servirait à défrayer les coûts d'opérations de l'ORT. Qu'adviendra-t-il si les revenus de l'organisme s'avèrent insuffisants pour compenser les commissions de transport, absorber sa part du service de dette, etc? Quel est le budget d'opérations de l'ORT?
Page 61 - paragraphe 8.5 La contribution des usagers et la structure tarifaire "La contribution relative des usagers au financement du transport en commun a décliné rapidement au cours des cinq dernières années; elle a même atteint un	Puisque la contribution des usagers a décliné rapidement, il est évident que ce phénomène ait entraîné une participation accrue des autres intervenants. La solution préconisée, soit

éférence

niveau particulièrement bas si on la compare à ce qui existe dans d'autres grandes agglomérations. Par conséquent, il apparaît inévitable de hausser progressivement la contribution des usagers de manière à ce qu'elle occupe la place qui lui revient par rapport à celle des autres partenaires.

Le régime tarifaire actuel ne favorive toutefois pas la réalisation de cet objectif. En effet, le tarif unique doit être raisonnable pour les usagers effectuant de courts déplacements, ce qui représente environ 80% des déplacements;"

Commentaires

le tarif de zone ne corrigera au maximum que 20% du problème. Il est urgent qu'une étude soit entreprise pour mettre en place un mécanisme pour corriger les effets de la diminution de la part des usagers dans son ensemble, sur le fardeau que doit supporter le gouvernement dans le programme de transport en commun.

ge 64 - paragraphe 8.5.2

L'application de la structure tarifaire proposée

"Si la nouvelle structure tarifaire avait été instaurée en 1982, voici, à titre d'illustration, ce qu'il en aurait coûté pour une carte d'abonndement mensuel pour adulte:

. Pour l'usager voyageant à l'intérieur de la CUM, soit le territoire A: le tarif aurait été de 21 $ pour un court déplacement d'une ou deux zones, soit environ 10 km, quel que soit le mode (autobus, train ou métro) et quel que soit le nombre de véhicules qu'il emprunte. Une surcharge de 2 $ serait ajoutée au tarif de base pour chaque zone supplémentaire franchi."

L'objectif visé par l'instauration de ce régime tarifaire, soit l'équité envers les usagers, corrige à première vue ce qui semble une anomalie du présent système tarifaire sur le territoire de la CUM. Cependant, étant donné que les citoyens contribuent via la taxe foncière au déficit de la CTCUM et au service de la dette du métro, le tarif de zone sur le territoire de la CUM créera une nouvelle iniquité pour certains contribuables usagers du territoire par rapport aux usagers hors territoire qui ne participent pas via leurs taxes foncières au transport en commun sur le territoire de la CUM.

Référence	Commentaires
La redistribution des revenus entre les exploitants	
"Par conséquent, une des tâches de l'organisme régional consisterait à redistribuer entre les exploitants les revenus en provenance des usagers. L'organisme régional aurait de plus la responsabilité de compenser les réseaux, au moyen des sources de financement perçues à l'échelle régionale, pour les manques à gagner résultant du régime tarifaire intégré."	Sur la base des chiffres de l'année 1982, l'organisme régional aura à redistribuer au-delà de $200 millions de revenus provenant des usagers. Les méthodes d'attributions, de calculs et de contrôles qui seront très complexes, étant donné la multiplicité des zones et territoires, ne sont pas arrêtées. Il nous semble très imprudent d'implanter le nouveau système tarifaire sans s'assurer qu'un mécanisme de contrôles adéquat soit mis en place au préalable.
Page 67 - paragraphe 9	
Les conséquences des mesures envisagées	
"De manière à illustrer la portée de cette réforme en matière financière, des calculs ont été effectués afin de comparer, d'une part, les conséquences possibles de la réforme proposée et, d'autre part, ce qui se produirait si le cadre financier actuel était maintenu. Cette comparaison s'applique surtout à l'année 1982 bien que des projections sur trois années aient également été préparées. Ces données devront toutefois faire l'objet d'échanges avec les commissions et les municipalités intéressées avant que le gouvernement ne donne suite aux propositions qu'il énonce dans ce document.	Les échanges entre les représentants du gouvernement et ceux de la CUM ont été laborieux. Plusieurs questions sont demeurées sans réponse. Dans d'autres cas, les réponses furent obtenues après plusieurs semaines d'attente et la plupart du temps, elles étaient incomplètes ou confuses. Il n'est donc pas possible présentement de se prononcer sur la valeur des données financières de la proposition.
Les frais d'exploitation comme tels augmenteraient à un rythme de 12,3% tandis que le service de la dette du métro croîtrait à un taux de 3,3%."	Les données apparaissant en regard du service de la dette du métro devront être révisées. L'augmentation de 3,3% annuellement est très loin de la réalité.

COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

COMITE TECHNIQUE SUR L'ETUDE DE LA

"PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL".

VOLUME DE TRAFIC QUOTIDIEN TRAVERSANT LES PONTS ENTOURANT L'ILE DE MONTREAL.

Septembre 1982

DOCUMENT TECHNIQUE #17

VOLUME DE TRAFIC QUOTIDIEN TRAVERSANT

LES PONTS ENTOURANT L'ILE DE MONTREAL*

	PONT	TRAFIC QUOTIDIEN (jour moyen d'été 1979)	TRAFIC ANNUEL (en millions)
. OUEST			
A-20	Galipeault (1)	27 700	9,4
A-40	Ile-aux-Tourtes	41 400	14,1
. NORD			
A- 13	Louis-Bisson	55 000	18,7
117	Lachapelle (1)	40 700	13,8
A-15		76 300	25,9
335	Viau (1)	46 000	15,6
A-19	Papineau (1)	45 700	15,5
125	Pie IX (1)	64 500	21,9
. EST			
A-40		46 800	15,9
138	Le Gardeur (1)	25 200	8,6
. SUD			
A-25	L.H. Lafontaine (1)	90 200	30,7
116	Jacques-Cartier	80 500	27,4
112	Victoria (1)	26 400	9,0
A-10	Champlain	73 000	24,8
138	Mercier	56 700	19,3

NOTES:

(1) Poste de péage difficile ou impossible à construire à ces endroits selon l'O.A.Q.

* Source: "Traitements préférentiels pour la circulation des véhicules à taux d'occupation élevé sur les autoroutes à péage menant à Montréal" COTREM, juillet 1982.

82-09-24

POOR

QUALITY

ORIGINAL